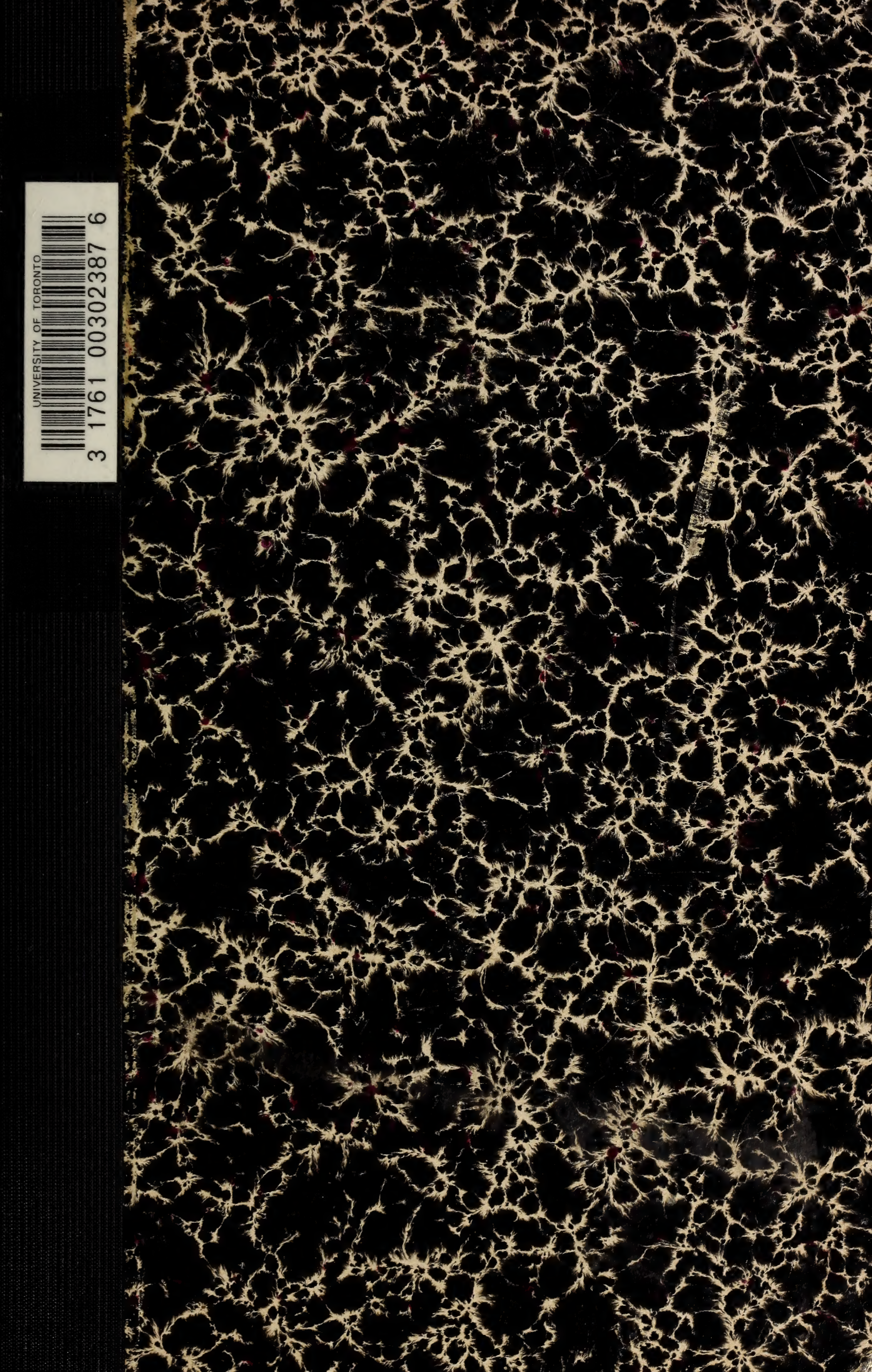
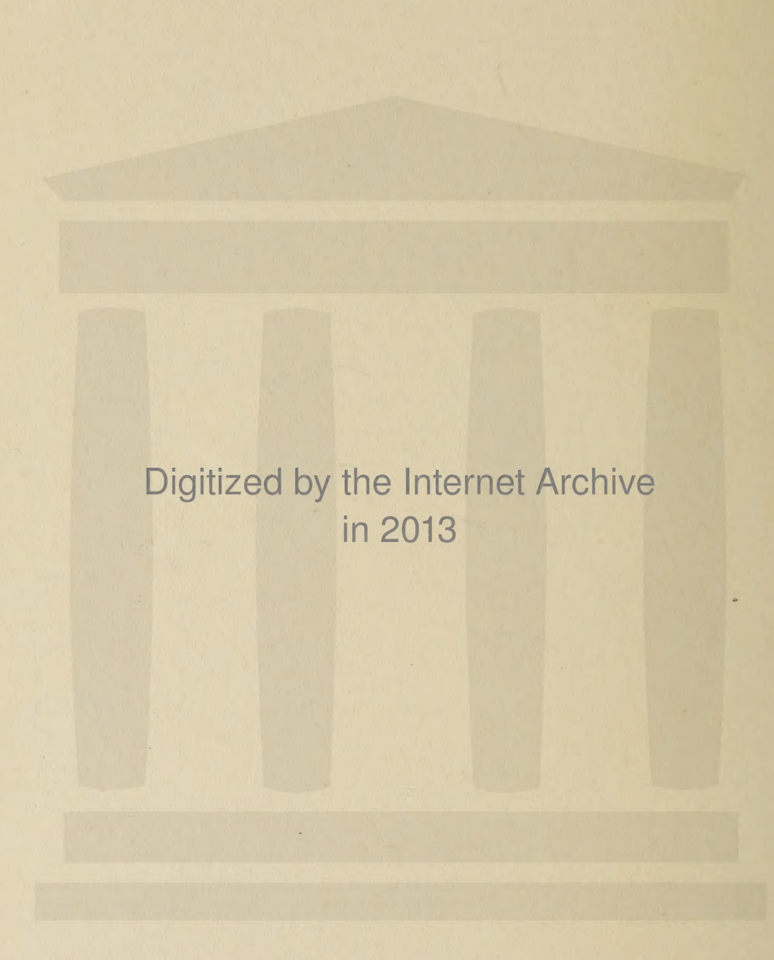
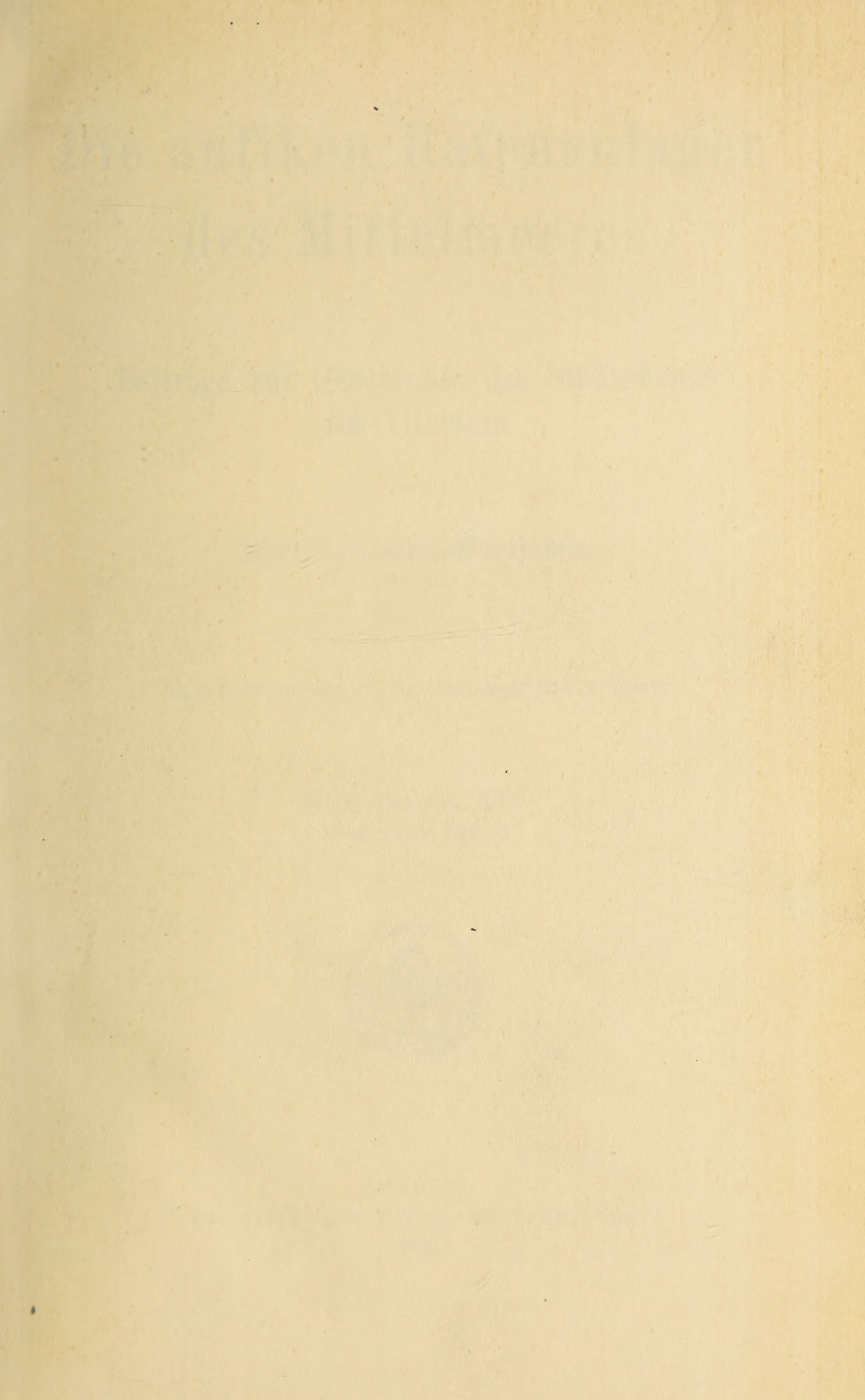
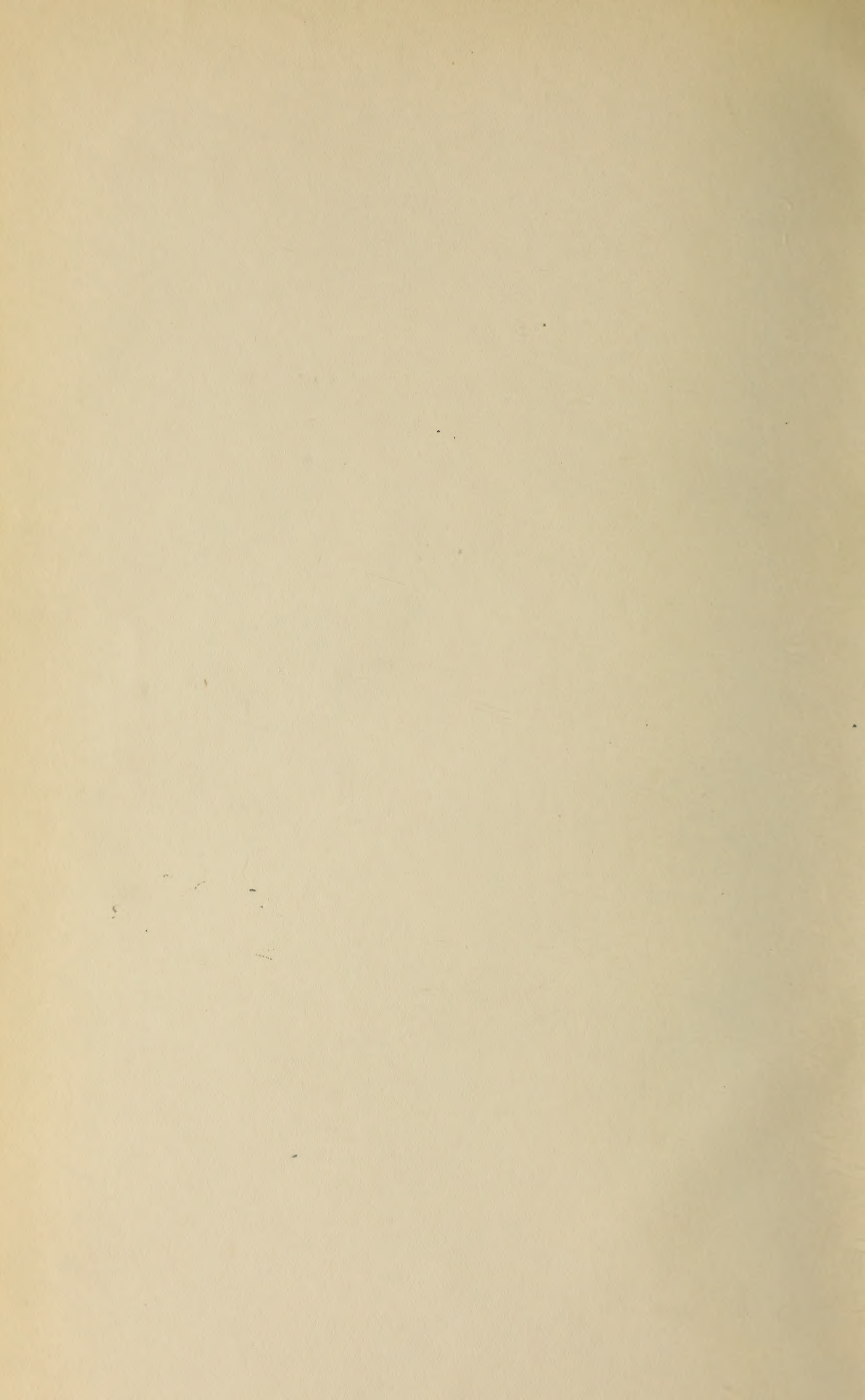
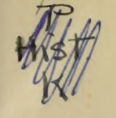

UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 00302387 6









Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres

Beiträge zur Geschichte des Städtebaues im Altertum

von

Karl Lehmann-Hartleben
Dr. phil.

Mit drei Kunsttafeln, 11 Textabbildungen und 39 Plänen

Klio, Beiheft XIV
(Neue Folge, Heft I).



Leipzig
Dieterich'sche Verlagsbuchhandlung
1923

Druck von C. Schulze & Co., G. m. b. H., Gräfenhainichen.

Dem Andenken meines Vaters

zugeeignet

Vorwort.

Die nachstehenden Untersuchungen haben in wenig veränderter Gestalt im Winter 1921/22 der philosophischen Fakultät der Friedrich-Wilhelms Universität als Doktordissertation vorgelegen. Daß trotz der Ungunst der Zeitverhältnisse die Drucklegung ermöglicht wurde, ist einer Subvention von Seiten der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft zu danken. Redaktion und Verlag der Klio haben sich in äußert dankenswerter Weise bemüht, trotz aller immer wieder auftauchenden Schwierigkeiten das Erscheinen des Buches im ganzen geplanten Umfange zu ermöglichen. Der Verlag hat sich namentlich dadurch, daß er die mit großen Kosten verbundene Aufnahme einer Zahl von Abbildungen zugestanden besonderen Dank des Verfassers gesichert. Herr Geheimrat C. F. Lehmann-Haupt hat keine Mühe gescheut, um auch durch aufopfernde Mitarbeit an der Korrektur und manche dankbar aufgenommene Anregung während der Drucklegung den Werdegang des Buches zu fördern.

Daneben bin ich in erster Linie meinem verehrten Lehrer Professor F. Noack zu tiefstem Danke verpflichtet. Er hat von Anfang an mit stets fördernder und anregender Anteilnahme die Entwicklung meiner Studien über die antiken Häfen begleitet. Wie er so hat auch Exz. von Wilamowitz-Moellendorff durch manchen Hinweis mich zu Danke verpflichtet. Vor allem habe ich ferner Herrn Geheimrat Th. Wiegand für häufig bekundete Anteilnahme und Hilfe zu danken. Aber auch neben den vorgenannten haben mich eine Reihe von Gelehrten, ohne deren Hilfe das Zustandekommen des Werkes nicht möglich gewesen wäre, durch Rat und Tat unterstützt. Ihnen allen, von denen hier nur die nachfolgenden Herren genannt seien, gebührt mein besonderer Dank: Professor W. Amelung, Geheimrat Böhlau, Professor Dragendorff, Professor Freiherrn Hiller von Gaertringen, Professor G. Karo, Professor Kurt Müller, Dr. Valentin K. Müller, Geheimrat E. Norden, Professor Pagenstecher(†), Professor Rodenwald, Professor Thiersch, Professor Walter, Professor Watzinger, Geheimrat Wilcken und Professor Wultzinger. Professor K. Regling, der mir auch sonst vielfach seinen Rat geliehen hat, hat während meiner Abwesenheit von Berlin freundlichst die Zusammenstellung der Münztafel vorgenommen. Für die Überlassung von Abgüssen nach in London und Wien befindlichen Stücken zur Publikation

habe ich den Herren Hill und Münsterberg zu danken. Die Weidmannsche Buchhandlung in Berlin und das Deutsche Archäologische Institut haben mir durch leihweise Überlassung von Druckstöcken ihr Entgegenkommen gezeigt. Die äußerst mühevolle Umzeichnung der Pläne ganz verschiedener Größe auf den einheitlichen Maßtab 1 : 15000 hat Herr Hans Wilhelm Hartleben mit dankenswerter Sorgfalt ausgeführt. Bei der Herstellung der Vorlagen für die Abbildungen sind mir neben meiner Frau Frl. Marie Seidel und Frl. Anna Meyer behilflich gewesen. Meine Frau hat außerdem durch Erledigung der Korrekturen und des Registers beim Zustandekommen des Buches geholfen.

Zu den äußeren Schwierigkeiten gesellten sich manche innere. Die neueste, namentlich ausländische Literatur war bei den jetzigen Verhältnissen nicht immer zu beschaffen. Für Unvollständigkeit muß ich deshalb um Nachsicht bitten. Auch ist mir einiges, was ich im Laufe der letzten 5 Jahre gelegentlich einzusehen die Möglichkeit hatte, bei der Nachprüfung der Zitate nicht mehr zugänglich gewesen. Daher mögen sich einige Versehen in diese eingeschlichen haben.

Braunschweig, im Oktober 1922.

Karl Lehmann-Hartleben.

Inhaltsverzeichnis.

———o———

Verzeichnis der Abkürzungen.

Abhdl. Berl. Ak. = Philologisch-historische Abhandlungen der königlich. Akademie der Wissenschaften zu Berlin.
Abhdl. Münch. Ak. = Abhandlungen der philosophisch-philologischen Klasse der kgl. bayerischen Akademie.
Abhdl. sächs. Ges. = Königl. sächsische Gesellschaft der Wissenschaften, Abhandlungen der philologisch-historischen Klasse.
A. B. S. A. = The Annual of the British School at Athens.
Ainsworth = Ainsworth, Travels and researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldaea and Armenia. 2. vol., London 1842.
Am. Journ. Arch. = The American Journal of Archeology and of the history of the fine arts. Vol. I—XI, 1885—96. — Archeological Institute of America. American Journal of Archeology. Second series. Vol. I ff., 1897 ff.
Annali = Annali dell' Instituto di corrispondenza archeologica.
Annali univ. Toscani = Annali delle Universitá Toscani, Pisa.
Annual = The Annual of the British School at Athens.
Annual Rome = Papers of the British School at Rome.
Annuario = Annuario della regia scuola archeologica in Atene.
Arch. Anz. = Archäologischer Anzeiger. Beiblatt zum Archäologischen Jahrbuch.
Arch. ep. Mitt. = Archäologisch-epigraphische Mitteilungen aus Oesterreich-Ungarn.
Arch. Jahrb. = Jahrbuch des kaiserlich deutschen Archäologischen Instituts.
Arch. miss. scient. = Archives des missions scientifiques et litteraires, choix de rapports et instructions publié sous les auspices du ministère de l'instruction publique. Tome I—VIII, 1850—9. 2. série I—VII, 1864—74. 3. série I—XV, 1873—90. Fortgesetzt als Nouvelles archives etc. I ff. 1891 ff.
Arch. stor. sic. = Archivio storico siciliano. Anno I ff. 1873 ff. N. S. = Nuova seria 1 ff. 1876 ff.
Arch. Ztg. = Archäologische Zeitung I—XXXXIII, 1843—86.
Ardaillon = Ardaillon, Quomodo Graeci collocaverint portus atque aedificaverint, Thèse Lille 1898.
Athen. Mitt. = Mitteilungen des deutschen Archäologischen Instituts in Athen. Jahrg. I ff. 1876 ff., seit 1886: Mitteilungen des kaiserlich deutschen Instituts, Athenische Abteilung, Bd. XI ff.
Att. Ac. Nap. = Società reale di Napoli. Atti dell' Accademia di archeologica, lettere e belle arti.
Atti Ac. Linc. = Atti della Reale Accademia dei Lincei, Rom.
Barth, Wanderungen = H. Barth, Wanderungen durch die Küstenländer des Mittelmeeres. 2. Bde. Berlin 1849.
Baumeister = Denkmäler des klassischen Altertums zur Illustrierung des Lebens der Griechen und Römer in Religion, Kunst und Sitte. Herausgeber A. Baumeister. 3. Bde. München und Leipzig 1885—88.
Ber. sächs. Ges. = Königlich sächsische Gesellschaft der Wissenschaften. Berichte über die Verhandlungen. Philologisch-historische Klasse.
Berl. Sitz.-Ber. = Sitzungsberichte der königlich preußischen Akademie der Wissenschaften. Philologisch-historischen Klasse.
Biliotti-Cottret = E. Biliotti et Cottret, L'ile de Rhodes, 1881.

Boblaye, Recherches = Boblaye, Recherches géographiques sur les ruines de Morés. Paris 1836.
Bonn. Jahrb. = Jahrbücher des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande.
Bouché-Leclercq = A. Bouché-Leclercq, Histoire des Lagides, 4. Bde. Paris 1903/7.
BPhW = Berliner philologische Wochenschrift.
Br. A. C. = British Admirality Chart.
Bull. arch. = Bulletin archéologique du comité des trauveaux historiques et scientifiques.
Bull. commun. = Bulletino della commissione archeologica municipale (seit 1877 communale) di Roma.
Bull. corr. hell. = Ecole francaise d'Athènes. Bulletin de correspondance hellénique.
Bull. Dalm. = Bulletino di archeologia e storia dalmata.
Bull. Inst. = Bullettino dell' Instituto di corrispondonza archeologica.
Bull. Monum. = Bulletin monumental ou collection de mémoires et de renseignements sur la statistique monumentale de la France.
Bull. soc. arch. Alex. = Bulletin de la société archéologique d'Alexandrie.
Bursian = C. Bursian, Geographie von Griechenland. Bd. I, II. Leipzig 1862—3.
Cavallari-Holm-Lupus = B. Lupus, die Stadt Syrakus im Altertum. Autorisierte deutsche Bearbeitung der Cavallari-Holm'schen Topografia archeologica di Siracusa Straßburg 1887.
Cesnola-Stern = L. Palma di Cesnola, Cypern, seine alten Städte, Gräber und Tempel. Bericht über zehnjährige Forschungen und Ausgrabungen auf der Insel. Autorisierte deutsche Bearbeitung von L. Stern. 2. Bde. Jena 1879.
Chandler, Travels = R. Chandler, Travels in Asia Minor, Oxford 1775.
Christ-Schmidt = Wilhelm von Christs Geschichte der griechischen Literatur (Iwan Müllers Handbuch der klassischen Altertumswissenschaft, 7. Band.
CIA = Inscriptiones graecae. Consilio et autoritate Academiae litterarum regiae Borussiae editae Vol, I. Inscriptiones Atticae.
CIG. = Corpus Inscriptionum Graecarum.
CIL = Corpus Inscriptionum Latinarum.
Class. Rev. = The Classical Review.
Cohen = Henry Cohen, Description historiques des monnaies frappées sous l'empire romaine. 2. Bde. Paris 1880 ff.
Coll. Becht. = Sammlung der griechischen Dialektinschriften. Herausgegeben von H. Collitz und F. Bechtel. 4. Bde. Göttingen 1884/1905.
Comptes rendus = Académie des inscriptions et belles-lettres. Comptes rendus des séances.
Curtius. Pelop. = E. Curtius, Peloponnesos. Eine historisch-geographische Beschreibung der Halbinsel. 2. Bde. Gotha 1851/2.
Dar. Sagl. = Dictionaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments, contenant l'explication des termes qui se rapportent aux moeurs, aux institution etc et en général à la vie publique et privée des anciens. Ouvrage rédigé par une société d'écrivains spéciaux, d'archéologues et de professeurs sous la direction des Ch. Daremberg et E. Saglio.
Delphinion = Königliche Museen zu Berlin. Milet, Ergebnisse der Ausgrabungen und Untersuchungen seit dem Jahre 1899 herausgegeben von Theodor Wiegand. Heft III. Das Delphinion in Milet von G. Kawerau und A. Rehm, Berlin 1914.
Deltion = *Ἀρχαιο λογικὸν Δελτίον τοῦ ὑποοργείου τῶν ἐκκλησιαστικῶν καὶ τῆς δημοσίας ἐκπαιδεόσεως.* Athen
Diss. Ac. Pont = Dissertazioni della pontificia Accademia romana di archeologia.
Dittenberger = Sylloge Inscriptionum Graecarum. Edidit G. Dittenberger. 3. Bde. Leipzig. 1. Aufl. 1883. 2. Aufl. 1893/1901. 3. Aufl. 1915/20.
Engel = W. H. Engel, Kypros. 2 Bde. Berlin 1841.
Eph. ep. = Ephemeris epigraphica.
Ephem. arch. = *Ἐφήμερις ἀρχαιο λογική ἐκδιδ. ὑπὸ τῆς ἐν Ἀδήναις ἀρχαιολογικῆς ἑταιρίας.* Athen.
Fazio, Intorno = G. de Fazio, Intorno al miglior sistema di construzione de porti, Napoli 1828.

Fazio, Nuove osservazione = G. de Fazio, Nuove osservazione sopra i pregi architettonici de porti degli antichi, Napoli 1832.
Fellows = CH. Fellows, A journal written during an excursion in Asia Minor, London 1839.
FHG = Fragmenta Historicorum Graecarum. Ed. C. Müller. 5 Bde. 1853/70.
Fimmen = D. Fimmen, Die kretisch-mykenische Kultur. Leipzig und Berlin 1921.
Frazer = Pausanias's description of Greece translated with a commentary by J. G. Frazer. 6. Bde. London 1893.
Freeman-Lupus = E. A. Freeman, Geschichte Siziliens. Deutsche Ausgabe von B. Lupus. 3 Bde. Leipzig 1895/1901.
Gaz. arch. = Gazette archéologique.
Geogr. Journal = The geographical Journal.
Gött. gel. Anz. = Göttingsche gelehrte Anzeigen. Unter Aufsicht der königlichen Gesellschaft der Wissenschaften.
Gött. Nachr. = Nachrichten von der königlichen Gesellschaft der Wissenschaften und der Georg-Augusts Universität. Seit 1894: Nachrichten von der Königl. Gesellschaft der Wissensch. zu Göttingen. Philologisch-historische Klasse.
Hamilton = Hamilton, Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia. 2 Bde. London 1842.
Helbig = Helbig, Wandgemälde der vom Vesuv verschütteten Städte Campaniens, 1868.
Holm = A. Holm, Geschichte Siziliens im Altertum. 3 Bde. Leipzig 1870/98.
IG = Inscriptiones Graecae.
Imhof-Gardner = Imhof-Blumer-Gardner, A numismatic commentary on Pausanias, 1885/7.
Inscr. Pont. Eux. = Inscriptiones antiquae orae septrionalis Ponti Euxini Graecae et Latinae. Ed. B. Latyschew. 4 Bde. Petersburg 1886/1901.
Jahrb. f. Philol. = Jahrbücher für klassische Philologie herausgegeben von A. Fleckeisen.
JHS = The Journal of Hellenic Studies.
Jordan-Hülsen = H. Jordan, Topographie der Stadt Rom im Altertum. Bd. I, Abt. 1, 2. Berlin 1878/85. Bd. I. Abt. 3, bearb. v. Chr. Hülsen. Berlin 1907.
Journ. of Rom. Stud. = The Journal of Roman Studies.
Journ. Brit. and Amer. soc. Rome = Journal of the British and American archeological Society of Rome.
Judeich = W. Judeich, Topographie von Athen (Iwan Müllers Handbuch der klassischen Altertumswissenschaft, III. Band, 2. Abt., 2. Hälfte) München 1905.
Kostowillis = Kostowillis.
Le Bas, Itin. = Bibliothèque des monuments figurés grecs et romains I. Voyage archéologique en Grèce et en Asie Mineure sous la direction de M. Philippe Le Bas. Planches de topographie, de sculpture et d'architecture, publiées et commentées par Salomon Reinach. Paris 1888.
Le Bas-Waddington = Inscriptions grecques et latines recueillies en Grèce et en Asie Mineure par Ph. Le Bas et W. H. Waddington 3 Bde. Paris 1870.
Leipz. Stud. = Leipziger Studien zur klassischen Philologie.
Mél. ec. fr. = Ecole française de Rome. Mélanges d'archéologie et d'histoire.
Meltzer = O. Meltzer, Geschichte der Karthager. 3 Bde. 3. Band von U. Kahrstedt, Berlin 1878/1913.
Mem. Ac. Torino = Memorie della reale Accademia della science di Torino.
Merckel = Merckel, Die Ingenieurtechnik im Altertum, 1896.
Mon. Inst. = Monumenti inediti publicati dell' Instituto die corrispondance archeologica.
Mon. Linc. = Monumenti antichi publicati per cura della reale Accademia dei Lincei.
Movers = Movers, Geschichte der Phoenizier, 1850.
Newton, Halicarnass = C. T. Newton, A history of discovories at Halicarnassos, Cnidus an Brachidae. Vol. Plates. Vol. II, part 1/2 text. London 1862/3.
Newton, Trav. and disc. = C. T. Newton, Travels and discovories in the Levant 2 Bde. London 1865.
Nissen = H. Nissen, Italische Landeskunde. 2 Bde. Berlin 1883/1902.

N. Jahrb. = Neue Jahrbücher für das klassische Altertum, Geschichte und deutsche Literatur und für Pädagogik. Herausg. von Ilberg und R. Richter.
Not. sc. = Notizie degli scavi di antichità communicate alla reale Accademia dei Lincei per ardine di S. E. il ministro della Pubblica Istruzione.
Nouv. arch. miss. scient. = unter Arch. miss. scient.
Oest. Jahrh. = Jahreshefte des Oesterreichischen Archäologischen Instituts.
Pap. Am. Sc. Ath. = Archeological Institute of America. Papers of the American School of Classical Studies at Athens.
Pashley = R. Pashley, Travels in Crete. 2 Bde. London 1837.
Pitt. d. Erc. = Le Pitture antiche d'Ercolano e contorni etc. I—V Napoli 1775—79.
Pergamon = Königl. Museen zu Berlin. Altertümer von Pergamon.
Perrot-Chipiez = Histoire de l'art dans l'antiquité. Par G. Perrot et Ch. Chipiez, I—X, 1882/1904.
Perrot-Guillaume-Galatie = Perrot-Guillaume, Exploration archéologique de la Galatie et la Bithynie, Paris 1872.
Pet. Mitt. = Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt, Gotha.
Philippson, Pelop. = A. Philippson, Der Peloponnes. Versuch einer Landeskunde auf geologischer Grundlage. Nach Ergebnissen eigener Reisen. Berlin 1892.
Porti ant. It. ins. = Monografia storica dei Porti dell' antichità nell' Italia iusulare, Rom 1906.
Porti ant. pen. It. = Monografia storica dei Porti dell' antichità nella Peninsola Italiana, Rom 1905.
Prakt. = *Πρακτικὰ τῆς ἐν Ἀθήναις ἀρχαιολογικῆς ἑταιρίας.*
Prokesch von Osten, Denkwürdigkeiten = Prokesch von Osten. Denkwürdigkeiten und Erinnerungen aus dem Orient. 3 Bde. 1837.
RE = Pauly's Real-Enzyklopädie der classischen Altertumswissenschaft. Neue Bearbeitung unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen, herausg. von G. Wissowa, W. Kroll und K. Witte.
Rev. arch. = Revue archéologique, ou recueil de documents et de mémoires rel. à l'étude des monuments et à la philologie de l'antiquité et du moyen âge etc. Année I ff. 1844 ff. Nouvelle série ab 1860. 3. série ab 1883. 4. série ab 1903.
Rev. ét. gr. = Revue des études grecques, publication trimestrielle de l'association pour l'encouragement des études grecques.
Rhein. Mus. = Rheinisches Museum für Philologie, herausg. v. F. G. Welcker u. A. F. Näke, Bonn 1833 ff. N. F. = Neue Folge. Frankfurt a. M. ab 1842.
Röm. Mitt. = Mitteilungen des Kaiserlich deutschen archäologischen Instituts. Römische Abteilung.
Rottiers = Rottiers, Itinéraire de Tiflis à Constantinople, Brüssel 1829.
Segelhdb. = Segelhandbuch für das Mittelmeer herausg. vom Reichs-Marine-Amt. I. Die Ostküste Spaniens und die Balearen, und Südküste Frankreichs und Korsika, Berlin 1905. II. Die West- und Südküste Italiens, Sardinien und Sicilien, Berlin 1905. III. Die Nordküste Afrikas, Berlin 1905. 2. Griechenland und Kreta, W. Aufl. Berlin 1912, V. Die Levante, 2. Aufl. Berlin 1912. VI. Adriatisches Meer. Berlin 1907. Dasselbe für das Schwarze Meer, Berlin 1906.
S. M. M. = Stadiasmus Maris Magni.
Spon-Wheler = Voyage d'Italie, de Dalmati, de Grèce et du Levant fait en années 1675 et 76 par Spon et Wheler. 2 Bde. Amsterdam 1679.
Spratt = T. A. B. Spratt, Travels and researches in Crete. 2 Bde. London 1865.
Thera = F. Hiller von Gaertringen, Thera. Untersuchungen, Vermessungen und Ausgrabungen i. d. J. 1895/1898. Berlin 1899.
Thes. L. L. = Thesaurus linguae latinae.
Thiersch, Pharos = Thiersch, Pharos, Antike, Islam und Okzident, 1909.
Ulrichs = H. N. Ulrichs, Reisen und Forschungen in Griechenland I. Bremen 184. II Berlin 1863.
Wachsmuth = C. Wachsmuth, Die Stadt Athen im Altertum. Bd. I, II, Abt. 10. Leipzig 1874/90.
Zeitschr. Ges. f. Erdk. = Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.

Vorbemerkungen.

Die antiken Hafenanlagen sind noch niemals der Gegenstand einer zusammenfassenden geschichtlichen Behandlung gewesen. Und doch hat das Altertum selbst ihnen bereits als einem wichtigen Gegenstand des Städtebaus unter den über diesen sonst so spärlichen Aeußerungen einen bedeutenden Platz zugewiesen. Eine Spezialbehandlung des Gebietes war in dem uns verlorenen 3. Buch des Philon von Byzanz gegeben[1]). Diese Limenopoiika werden im wesentlichen, dem Charakter des Werkes entsprechend, technische Ratschläge für die Konstruktion der Molen und die zweckmäßige Anlage anderer Nutzbauten gewesen sein. Und derart ist auch das vielleicht zum Teil auf eine ähnliche Ueberlieferung zurückgehende, kurze Kapitel, das Vitruv (V 12) den Hafenanlagen gewidmet hat. Eine größere Zahl von meist nur in spärlichen Fragmenten erhaltenen oder dem Namen nach bekannten Büchern, die Limenes betitelt waren, wie das des Timosthenes (Strab. C 92 und 421; Schol. Apoll. Rhod. II 297), des Kleon von Syrakus (F. H. G. IV365), des Krates (F. H. G. IV 370 Nr. 7) und Timagetos (F. H. G. IV 519), sind nur geographische Handbücher gewesen[2]). Auch die Lexikographen, unter denen Pollux (I 100 und IX 28 ff.) an erster Stelle steht, enthalten allzu weniges, das in seiner Auswahl nur durch das sprachliche Interesse bedingt ist. Und die offenbar recht beliebten rhetorischen Limenon Ekphraseis, von denen einige auf uns gekommen sind (Menander Rhet. Spengel Rhet. Gr. III 351; Libanios ed. Förster VIII 483) dreschen, ihrer Aufgabe entsprechend, leeres Stroh. Aber ungemein häufig sind die aufschlußreichen Einzelbeschreibungen bestimmter Häfen und ihrer Anlagen, namentlich bei den Historikern, angefangen von der berühmten Beschreibung des Herodot von Samos bis zu den begeisterten Schilderungen, die Josephus von dem Hafen von Caesarea und Plinius Minor von Centumcellae gibt. Meist freilich müssen wir uns mit kürzeren Hinweisen begnügen.

Die moderne Forschung spiegelt getreulich diesen Zustand der Ueberlieferung wieder. An zusammenfassenden Behandlungen, auch nur einzelner Komplexe, fehlt es fast völlig. Und wo solche versucht worden sind, zeigen sich die Fehler allzugroßer Zufälligkeit in der

---

[1]) Dazu Wachsmuth II 37 Anm. 1; Christ-Schmidt II, 283.
[2]) Dazu Christ-Schmidt a. a. O. 241 ff.

Auswahl des Materials und der Stellung der Probleme. Am wenigsten ist das noch in der viele ausgezeichnete Beobachtungen enthaltenden Dissertation von Ardaillon, Quomodo Graeci collocaverint portus atque aedificaverint, Lille 1898, der Fall, auf deren Resultate sich hauptsächlich der Artikel „Portus“ von Besnier in Daremberg-Saglios Dictionnaire des antiquités stützt. Für die griechischen Häfen hat Georgiades, Les ports de la Grèce dans l'antiquité, 1907[1]) einige der wichtigsten Monumente in stattlichen Plänen zusammengestellt. Doch macht sich die mangelnde archaeologisch-historische Vorbildung des Verfassers in seinen Beobachtungen und deren Verwertung sehr fühlbar. Eine vorzügliche und gründliche Vorarbeit für eine Geschichte der Hafenarchitektur bilden zwei Spezialuntersuchungen von J. Paris über Lechaion und Delos im Bull. corr. hell. 1915 und 1916, denen leider, da der Verfasser allzu jung verstorben ist, keine weiteren folgen werden. Im Uebrigen sind wir für den Osten des Mittelmeergebietes auf die zerstreuten Einzelbeobachtungen und stadtgeschichtlichen Forschungen angewiesen, die seit dem Beginn der wissenschaftlichen Reiseliteratur bis zu den eingehenden und vielseitigen Erkenntnissen, die die Ausgrabungstätigkeit unserer Zeit gebracht hat, eine Fülle von Feststellungen verschiedenster Art enthalten. Selten freilich sind dabei die Hafenanlagen der Gegenstand besonderen Interesses gewesen, wie im Piraeus, Alexandrien und dank Koldeweys vielseitiger Beobachtung auf Lesbos. Aehnlich steht es im Westen, wo nur Karthago und einige italienische Häfen den Gegenstand solcher Spezialuntersuchungen gebildet haben. Hier liegt uns für das italische Gebiet ein größeres, vom italienischen Marineministerium herausgegebenes Sammelwerk über die antiken Häfen vor (I. Monografia storica dei Porti dell' Antichità nella Peninsola Italiana, 1905, II. nell' Italia insulare, 1906). Eine Fülle vorzüglicher Einzeluntersuchungen ist dort vereinigt. Aber die verschiedene Individualität der Bearbeiter der einzelnen Landesteile macht sich allzu stark geltend, indem sie z. T. im Mißverhältnis zu ihrer wirklichen Bedeutung einen allzu großen Raum einnehmen, das gilt z. B. für den Abschnitt über die ligurischen Häfen, die weder in der Überlieferung noch in den Ruinen irgendwie eine entsprechende Bedeutung haben und deren Behandlung den ersten Band zur Hälfte füllt; andere Gebiete fallen fast ganz unter den Tisch. Meist drängt zudem das Interesse nach der geschichtlichen Rolle, die die Häfen gespielt haben, das an ihrer architektonischen Ausgestaltung zurück. Trotz dieser Mängel bleibt das Werk eine nicht hoch genug zu schätzende Grundlage für das italienische Gebiet.

Darüber hinaus ist ein Versuch, das Gesamtgebiet des antiken Hafenbaus zu skizzieren von Merckel, Die Ingenieurtechnik im Altertum, 1896 (vgl. auch im Anschluß daran Neuburger, Die Technik

---

[1]) Herrn Prof. W. Dörpfeld, der mir das in seinem Besitz befindliche Exemplar dieses äußerst seltenen Werkes freundlichst leihweise überlassen hat, sei auch an dieser Stelle herzlichster Dank gesagt.

des Altertums 1919) unternommen worden. Manche treffende Beobachtung findet sich darin. Doch auch hier zeigt sich eine allzu starke Abhängigkeit von einer zufälligen Auswahl des Bekannten.

Wenn man darüber hinaus zu einer wirklichen Erkenntnis der Geschichte dieses Gebietes des antiken Städtebaus vordringen will, so ist es erforderlich ein breiteres Fundament zu schaffen. Es muß versucht werden alle Notizen der antiken Literatur, die irgendwie Aufschlüsse enthalten, und alle monumentalen Reste, die noch vorhanden sind, miteinander in Verbindung zu bringen. Natürlich übersteigt das die Kräfte eines einzelnen, der schon die erforderlichen landeskundlichen Vorkenntnisse nur für ganz beschränkte Gebiete haben kann. Trotzdem muß der Versuch gewagt werden, weil wir sonst mit den Einzeluntersuchungen auch nicht vorwärts kommen. Eine Beschränkung war von vornherein erforderlich. Sie bot sich in den natürlichen Grenzen des antiken Weltmeers, des von den Ozeanen abgeschlossenen Mittel- und des damit zusammenhängenden Schwarzen Meeres, eines Gebietes, dessen eng verbundene geographische und geschichtliche Einheit uns A. Philippson (Das Mittelmeergebiet[2] 1907) in klassischer Darstellung geschildert hat. Ich habe versucht alles, was uns von der Ausgestaltung der antiken Seehäfen dieses Kerngebietes in schriftlicher oder monumentaler Ueberlieferung bekannt ist, zusammenzubringen. Daß wirkliche Vollständigkeit dabei unerreichbar ist, versteht sich von selbst, ebenso aber, daß sie nach besten Kräften angestrebt wurde. Ich bin so zu Werke gegangen, daß ich jeden einzelnen Hafenplatz, für den die Ueberlieferung oder die Ruinen Aufschlüsse gaben, aus der besonderen Stadtgeschichte zu begreifen bestrebt war. Die allgemeinen Verbindungslinien und die Erkenntnis eines folgerichtigen geschichtlichen Ablaufes ergaben sich dann von selbst. Wenn auch Vieles und Wesentliches mir entgangen sein wird, so erscheint es doch möglich auf dieser Grundlage eine geschichtliche Darstellung zu versuchen.

Bei allen Gebieten des Städtebaus und bei diesem ganz besonders ist die Verwachsenheit mit den rechtlichen, ökonomischen und politischen Verhältnissen so eng, daß man immer wieder versuchen muß, diese Zusammenhänge wenigstens anzudeuten, wenn man dem Phänomen nur irgendwie gerecht werden will. Daß man dabei vielfach fernerliegende Dinge berühren muß, ist unvermeidlich. Es ist nicht der Versuch gemacht worden, die allgemeinen und speziellen Schiffahrtsbedingungen nach ihrer klimatischen und hydrographischen Seite mit heranzuziehen. Ueber Landzuwachs und Landabnahme, Küstensenkung und Küstenhebung fehlt es noch allzusehr an einer einheitlichen Stellungnahme der berufenen Disziplinen, um mit diesen Faktoren als bestimmten Größen zu rechnen, wenngleich sie als variable Unbekannte immer in Rechnung zu stellen sind.

Die Aufgabe ist, zu zeigen, welcher Art die bauliche Ausgestaltung der antiken Seehäfen gewesen ist. Daß man den Hafen und seine Umgebung als ein besonderes Glied des Stadtkörpers aufgefaßt hat, und zwar in einem viel höherem Maße als das heute der

Fall ist, zeigen die künstlerischen Gesamtlösungen, die er namentlich in hellenistischer und römischer Zeit gefunden hat. Wie sich hier bisweilen eine einheitliche, ohne weiteres in ihrer ästhetischen Absicht verständliche Planierung kundgibt, so ist bei den Anlagen der archaischen und klassischen Jahrhunderte das Gesamtbild krauser, summierter und scheinbar mehr zufällig. Und doch ist auch hier die Vorstellung, daß der Hafen und seine Umgebung nicht nur ein städtischer Nutz- sondern auch ein Schmuckplatz sei, unverkennbar. Hier ähnelt die Entwicklung vielfach der der Agora [1]). Und in diesem Zusammenhang ist es verständlich, daß bei den Thessalern Limen und Agora Synonyma waren [2]). Und nur so erklärt sich auch die Aufstellung von Ehrendekreten „im Hafen und auf dem Markt" (C.I.G. XII 8 Nr. 262, Z. 18).

Es kann sich also nicht darum handeln, nur die Hafenanlagen im engsten Sinne, Molen und Quais zu untersuchen. Man muß vielmehr versuchen den Hafen als Gesamtplatz mit seiner baulichen Umgebung, mag diese nun Handels- oder Arsenalzwecken dienen, zu erfassen. Nur selten ist das annähernd möglich. Häufiger vermögen wir noch das Gesamtverhältnis des Hafenbereiches zum übrigen Stadtkörper zu erkennen. Aufschlußreich ist aber vor allem die Beziehung zwischen den Naturgegebenheiten des Bodens und den Kunstbauten. Hier manifestiert sich vielfach zwischen der älteren und jüngeren Zeit ein Gegensatz, der eine gewisse Analogie zu der Antithese von gewachsener und gegründeter Stadt hat. Die Verwachsenheit mit den natürlichen Vorbedingungen, dem Vorhandensein eines nur ausgebauten Naturhafens, herrscht durchaus in archaischer Zeit und bleibt auch ein wesentliches Moment der klassischen. Eine Lösung tritt in hellenistischer Zeit ein, und ein völliges Loslösen von allen natürlichen Vorbedingungen charakterisiert gerade die bedeutendsten frei planierten Anlagen der Kaiserzeit. Zu diesem eng zusammengehörigen Gegensatz zwischen gewachsenen und planmäßigen Schöpfungen einerseits, aus der natürlichen Gestaltung des Boden herausentwickelten und von dieser unabhängigen Anlagen andererseits, gesellt sich ein dritter: Der hellenische und zumeist auch noch der hellenistische Hafen sitzt fest und unlösbar im Stadtkörper, er ist ein Zentralplatz der Polis. Der römische Hafen ist das nicht mehr.

Es sind hier nur ein paar der wesentlichsten Gegensätze hervorgehoben worden. Innerhalb dieses Gesamtablaufs hat fast jeder einzelne Fall sein eignes Gesicht. Sollten die Erscheinungen der archaischen und klassischen Jahrhunderte verständlich werden, so mußte versucht werden etwas von den landschaftlichen Hintergründen, mit denen sie so eng verbunden sind, zu skizzieren und auch von den Anfängen, an die sie im kontinuierlichen Wachstum anknüpften. Das ist im ersten Kapitel geschehen. Dann erforderte das Emporion,

---

[1]) Curtius Arch. Ztg. 1848, 292; Wymer, die Marktplatzanlagen der Griechen und Römer, München 1916.

[2]) S. dazu Szanto RE. I 878 u. Kat. Nr. 292.

ein eigentümliches Gebilde der griechischen Seehäfen, seine gesonderte Behandlung, weil es wie ein Element der Urzeit in die späteren Epochen hinein ragt. Eine Zusammenstellung der Hafendarstellungen in der bildenden Kunst macht den Abschluß der Geschichtsübersicht, weil sie zumeist späte Erzeugnisse sind.

Sollte das Ganze nicht das Gefühl, daß es sich überall um lebendige Einzelerscheinungen handelt, vermissen lassen, und um überdies, was jetzt besonders erforderlich ist, unnötige Wiederholungen zu vermeiden, wurde versucht örtlich Zusammengehöriges nicht auseinanderzureißen, wodurch denn freilich manche abschweifende Anmerkung unvermeidlich wurde.

Der historischen Darstellung ist ein Katalog der im Mittelmeer und Schwarzen Meer erhaltenen oder literarisch überlieferten antiken Hafenanlagen angeschlossen. Er enthält in alphabetischer Reihenfolge die Orte, an denen Reste solcher sich erhalten haben und wo die Ueberlieferung etwas davon berichtet, mit den entsprechenden Nachweisen und Verweisungen auf die historische Darstellung, soweit sie in dieser berücksichtigt worden sind.

Die angehängten Exkurse sollen nur andeuten, wie viele Gegenstände noch eigentlich im Zusammenhang des Gesamtproblems behandelt werden müßten. Wichtige Gebiete, wie das der mit den Häfen verbundenen Kultstätten und -gebräuche, konnten nur gelegentlich berührt werden und würden eine eigene, den Rahmen dieser Untersuchung sprengende Behandlung fordern[1]).

Die beigegebenen Tafeln sollen nur eine Uebersicht über die aller allgemeinsten Erscheinungen und ihre Entwicklung geben. Für alle Einzelheiten muß immer auf die zugrundeliegenden Orginalaufnahmen verwiesen werden, die an den betreffenden Stellen der Darstellung genannt sind. Um zugleich eine Uebersicht über die Größenverhältnisse zu ermöglichen, war es dabei nötig die sehr verschiedenen Pläne auf einen einheitlichen Maßstab (1 : 15 000) zu reduzieren.

I.

Die Anfänge.

Vor bald vierzig Jahren hat G. Hirschfeld in einer glänzenden Abhandlung[2]) den Ablauf der griechischen Siedlungsgeschichte nach den drei Gesichtspunkten der Sicherheit, Verkehrstüchtigkeit und

[1]) Auf eine Erörterung der Leuchtturmfrage konnte dank der gründlichen Bearbeitungen dieses Themas in den Spezialwerken von Veitmeyer, Leuchtfeuer und Leuchtapparate, München, 1900, und Thiersch, Pharos, Antike, Islam und Okzident 1909, verzichtet werden. Zur neueren Litt. Thiersch, Archäol. Jahrb. 1915, 213 ff.

[2]) Zur Typologie griechischer Ansiedlungen im Altertum (Historische und philologische Aufsätze E. Curtius gewidmet, Berlin 1884, S. 353 ff.).

Bequemlichkeit skizziert. Er berief sich dabei auf einen gewichtigen Zeugen: Thukydides, der im siebenten Kapitel der Archäologie die Geschichte der Siedlungen auf griechischem Boden als beginnend in Höhenlage und abgewandt vom Meere und dann erst später herabsteigend in die Ebenen und an die Küsten darstellte [1]. Dieser Prozeß hat etwas so folgerichtiges, daß an seiner inneren Wahrheit nicht zu zweifeln ist, könnten wir auch seinen tatsächlichen Ablauf nicht geschichtlich belegen, wie es im Mittelmeergebiet seit dem Ausgange des Altertums möglich ist. Damals zogen sich Städte und Dörfer, die unter der Pax Romana ein ungefährdetes Dasein in den Niederungen und am Meeresstrande geführt hatten, zurück auf die sicheren Höhen landeinwärts, von denen sie dann in neuerer Zeit erst mit der Entwicklung zu größerer Sicherheit und gesteigertem Verkehr wieder hinabgingen. Um die Frage also nur kann es sich handeln: läßt sich derselbe Prozeß im Altertum auf archäologischer Grundlage wirklich erweisen oder müssen wir dabei bleiben ihn nur für eine uns nicht mehr greifbare Vorzeit vorauszusetzen? Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß tatsächlich in historischer Zeit eine solche Entwicklung stattgefunden hat. Die alte Polis von Athen, die zur Akropolis geworden ist, finden wir in der überwiegenden Zahl der griechischen Städte, mögen sie an der Küste oder im Lande liegen, wieder. Das zu verfolgen ist hier nicht der Ort. Hat aber auch allgemein ein Wandern aus dem Innern des Landes an die Küste stattgefunden? Hirschfeld hat diese Frage bejaht und versucht das erste Stadium der Höhensiedlungen in einiger Entfernung vom Meer in den Ortslagen der kretisch-mykenischen Epoche zu erweisen.

Diese Anschauung können wir heute nach den reichen Einsichten, die die letzten Jahrzehnte für die Vorgeschichte des aegäischen Beckens gebracht haben, nicht mehr teilen. Unter ihnen steht mit an erster Stelle die bedeutsame geschichtliche Erkenntnis, daß die Anfänge städtischer Entwicklung in dieser Region weit in das zweite Jahrtausend zurückgreifen. Diese städtischen Siedlungen aber liegen zum großen Teil am Meer, und darüber, daß eine ausgebildete und befriedete Schiffahrt allein im Stande gewesen ist die große Kulturhomogenität dieser Epoche zu erzeugen, kann heute kein Zweifel mehr herrschen. Die Worte des Thukydides, daß durch die Thalassokratie des Minos jener Zustand der Sicherheit geschaffen wurde, der den Menschen erlaubte von den Höhen herabzusteigen und sich am Meere anzusiedeln, haben für uns heute einen ganz neuen Sinn. Wir müssen fragen, ob nicht jener gesetzmäßige, siedlungsgeschichtliche Ablauf bereits einmal im zweiten Jahrtausend stattgefunden hat. Sind auch die Belege für einen solchen Vorgang noch äußerst spärlich, ganz fehlt es daran doch nicht. So scheinen z. B. in Paläo-

---

[1]) Die schöne Erzählung des Platon (Leges III, 677 ff. danach Strabo C 592 ff.) ist ein sinnvolles Märchen und kann historisch nicht verwertet werden.

kastro[1]) die Spuren der ältesten Ansiedler auf dem steilem Kastrovorgebirge, das die Ebene beherrscht, gesucht werden zu müssen. Denn an seinem Nordabhang liegen die Gräber der frühminoischen und ersten mittelminoischen Epoche, während sich die Stadt der Kamares- und anschließenden spätminoischen Zeit südlich in der ungeschützten Ebene ausbreitet. Nach ihrer Zerstörung wanderte die Stadt dann am Ende der mykenischen Zeit auf die Höhe zurück. Auch die prähistorische Stadt von Pseira[2]), deren Anfänge in die frühminoische Zeit zurückgehen, hat sichere Lage auf hohem Vorgebirge. Hier fehlt die Niederung, in der sich die Stadt hätte ausbreiten können, als sie später dank des guten Hafens stark aufblühte. Auch die alte Stadt von Mochlos[3]) zeigt innerhalb der kretischen Siedlungen des zweiten Jahrtausends eine feste Lage am Ansatz des Isthmus, der das Eiland von Kreta trennt. In Zakro[4]) lag der älteste Teil der Ansiedlung auf dem westlichen, etwas vom Meer entfernten Akropolishügel, von dem sich die Stadt in spätminoischer Zeit ostwärts zum Meere ausdehnte.

Dagegen fehlt es in der entwickelten kretisch-mykenischen Periode nicht an verhältnismäßig ungeschützten Ortslagen. Neben der schon genannten späteren Stadt von Paläokastro sei die vorhistorische Siedlung von Itanos erwähnt[5]), die sich nicht auf dem mitten in die Bucht vorspringenden Felskap niederließ, sondern südlich davon auf sanftem Hügelabhang. Jeder natürlichen Feste entbehrte das angeblich von Minos gegründete Kydonia[6]), das dank seines vorzüglichen, durch Riffketten allseitig geschützten Naturhafens früh mächtig aufblühte und bis in die neueste Zeit seine Bedeutung behielt.

Ein nicht viel anderes Bild bieten die Stadtlagen der Kykladenkultur, häufig niedere Anhöhen am Meer. So die berühmte Stadt von Phylakopi auf Melos, die Siedlungen auf Oliaros und Prepesinthos[7]) endlich das vorhistorische Paros[8]), das trotz seiner geringen Festigkeit wie das kretische Kydonia seine Bedeutung durch alle Zeit gerettet hat.

Auch im griechischen Mutterlande kennen wir heute eine große Zahl prähistorischer Ortslagen hart am Meer. Freilich die mykenische Herrenburg von Athen und die von Kakovathas[9]) eben-

---

[1]) Annual VIII, 86 ff.; IX; X; XI, 268 ff. Fimmen, S. 16.

[2]) Seager, Excav. of Pseira, Philadelphia 1910. Arch. Anz. 1908, S. 125. Fimmen S. 16.

[3]) Am. Journ. Arch. 1909, 274 ff.; Arch. Anz. 1909, S. 100. Athen. Mitt. 1910, S. 343. Seager, Mochlos, 1912. Karo, Archiv f. Rel. Wiss. 1913, S. 245. Fimmen S. 16.

[4]) Annual VII S. 121 ff. IHS. XXII, S. 76 ff. Fimmen S. 16.

[5]) Halbherr, Antiquary 1891 Dec. S. 241. Mon. Linc. VI, S. 314. Br. A. C. 2715.

[6]) Diod. V, 78 Flor. III, 7. Spratt II, S. 146. Bursian II, S. 541. Mit Spratt anzunehmen, daß das vorhistorische Kydonia an anderer Stelle gelegen habe, besteht kein Grund. S. jetzt auch Evans, The palace of Minos, London 1921 S. 298.

[7]) Rubensohn, Athen. Mitt. XLII, 1 ff.

[8]) Ebenda.

[9]) Dörpfeld, Athen. Mitt. 1907 VI ff.

so wie das uralte Jolkos[1] liegen nicht unmittelbar an der Küste. Aber nicht weit von Athen liegt der auch schon in mykenischer Zeit besiedelte Burgfelsen von Eleusis[2] hart am Strande der Bucht, unweit von Kakovathas liegt am flachen Strande unter dem Burgberg von Samikon[3] eine vorgeschichtliche Siedlung, vielleicht das homerische Arene, und gegenüber Jolkos am Ufer desselben prächtig geschützten Golfes lag schon in vorhistorischer Zeit auf einer nördlichen Zacke der Halbinsel, die später Pagasai-Demetrias trug, ein nicht unbedeutender Ort[4]. Eine ganze Anzahl der Küstenorte des zweiten Jahrtausends im griechischen Mutterlande zeigt allerdings die von Thukydides betonte, gegen Land und See gleich gesicherte Lage auf steilen Felskaps oder der Küste vorgelagerten Inseln. So vor allem Nauplia, das mykenische Epineion der Argolis, auf einer durch den steilen Bergkegel des Palamidi vom Lande scharf getrennten Halbinsel[5]. Weiter die Insel Minoa am späteren Hafenort von Megara und das kleine Felseneiland Kranae[6] bei Gythion. Nicht so ausgesprochen, aber immerhin auch feste Burglage findet sich im attischen Thorikos[7] und Brauron[8], in Methana[9] und im kephallenischen Same[10]. Dagegen zeigen ganz ungeschützte, richtige Kykladenkulturlage die vorhistorischen Orte auf Aegina[11], der bedeutendste Ort des zweiten Jahrtausends im Gebiete von Korinth[12] auf niedrigem Hügel am Strande und nicht weit von jenem Punkt, wo die von Norden kommenden Isthmusstraßen mit der von Süden aus dem Peloponnes heranführenden zusammentreffen[13].

Auch das vorgeschichtliche Epidauros[14] lag nicht auf dem festen, isolierten Felskap, das die spätere Stadt trug, sondern anscheinend im Nordteil der Bucht[15], am ehesten wohl in der Umgebung des

[1]) Fimmen S. 3. Hier gehen die Reste bis in die Steinzeit zurück! Tsountas, Dimini-Sesklo S. 15. (Bull. corr. hell. 1920 181 ff.)

[2]) Fimmen S. 9.

[3]) Athen. Mitt. 1908, S. 320 ff.

[4]) Prakt. 1908, S. 214 und 1912 S. 174.

[5]) Fimmen S. 13. Mit Curtius (Pelop. II S. 390 und Philippson Pelop. II S. 63 ff.) aus dieser Lage zu folgern, daß Nauplia ein Vorposten von Einwanderern zur See gegen die Herren der argivischen Ebene gewesen sei, liegt kein Grund vor. Das vorzüglich gesicherte Kap konnte sehr wohl von Leuten, die gleichen Stammes mit den Mykenaeern und Tirynthern waren, schon früh besiedelt sein. Andernfalls aber hatten diese selbst das Interesse daran, sich Vorgebirge und Hafen zu sichern. Daß der Seeverkehr der argivischen Ebene im zweiten Jahrtausend nur gering gewesen sei, wie er es heute ist und in klassischer Zeit war (Philippson), wird durch die Handelsbeziehungen zu Kreta widerlegt. Vgl. auch Asine, Fimmen S. 13. (Bull. corr. hell. 1920 386.)

[6]) Annual XIII, S. 223 ff.

[7]) Fimmen S. 7.

[8]) Ebenda.

[9]) Ebenda S. 13.

[10]) Ephem. arch. 1884, S. 93.

[11]) Prakt. 1894, S. 18 ff. Ephem. arch. 1910, S. 177. Fimmen S. 9.

[12]) Am. Journ. Arch. 1920, S. 1 ff. Deltion. 1916, Beiheft S. 55 ff.

[13]) Philippson, Zeitschr. Ges. f. Erdk. 1890, S. 82.

[14]) Strabo C 374. Deltion 1888, S. 155 ff. Frazer V S. 588 ff.

[15]) Denn hier sind die Gräberfunde gemacht. Frazer a. a. O.

niedrigen Felshügels am Strande, auf dem später das Heraion erbaut wurde[1]). Verhältnismäßig ungeschützt lag auch die vorgeschichtliche Siedlung auf dem die Hafenbucht von Kenchreai im Norden begrenzenden Kap[2]). Und ganz jeder natürlichen Feste entbehrt die von Dörpfeld ausgegrabene Stadt an der Nidribucht auf Leukas[3]).

Das Bild ist also hier kein wesentlich anderes wie auf Kreta und den Inseln. Hier wie dort kennen wir eine Anzahl von Orten, die am Meere lagen. Eine feste Burg war dabei eine erwünschte Zugabe. Fehlte sie, so bildete das keinen Hinderungsgrund für Entstehen und Aufblühen der Orte, deren Lage uns bestätigt, was der reiche Kulturaustausch vermuten ließ. Um so mehr müssen zwei auffällige Tatsachen unser Erstaunen hervorrufen. Erstens nämlich liegen eine ganze Zahl dieser Siedlungen in dem so reich mit natürlichen Häfen gesegnetem Gebiete gerade an Stellen, wo es an einem solchen fehlt. Das trifft namentlich für viele Orte der Kykladenkultur zu, die noch mehr als die Kretas und des Mutterlandes auf starken Seeverkehr angewiesen waren. So scheint die Metropole dieser Kultur in Phylakopi einer natürlichen Hafenbildung entbehrt zu haben[4]), trotzdem es an solchen in der nahegelegenen Bai von Melos, wo die spätere griechische Stadt lag, nicht fehlte. Und gerade Phylakopi verdankt ja seine Blüte dem Handel und der Schiffahrt, die allein die Verwertung des kostbaren Obsidians ermöglichten. Ebenso liegt die schon genannte Siedlung auf Oliaros bezeichnender Weise nicht an der guten Hafenbucht im Südwesten der Insel. Ein Naturhafen fehlt auch bei Samikon-Arene und bei der vorerwähnten Stadt am Isthmus von Korinth. Auch an Troja sei erinnert, das einen Hafen im eigentlichen Sinne nicht besessen hat. So scheint es auch hier sich ähnlich zu verhalten, wie mit dem Burgberg. Ein natürlicher Hafen ist für diese Zeit ebenso wenig eine elementare Lebensbedingung der Städte wie eine Burghöhe. Trotzdem haben die meisten weder des einen noch der anderen entbehrt. Sicherlich bildete bei vielen von ihnen das Vorhandensein einer besonders bevorzugten Hafenbucht eine weitere Quelle des Wohlstandes. Auf Kydonia and Paros wurde schon hingewiesen. Nicht viel anders liegt es in Aegina, Nauplia und Nidri. Der guten Hafenbucht verdankt die vorhistorische Siedlung auf dem Stadtvorgebirge von Hermione in abgeschlossener Lage gegen das Land ohne fruchtbare Umgebung ihre Existenz[5]). So ist es auch kein Zufall, daß im lokrischen Halai, im Innern der geschützten kleinen Bucht von Hagios Theologos die Reste bis ins zweite Jahrtausend zurückreichen[6]). In diesem Zusammenhange erscheint eine Vermutung Noacks, daß

---

[1]) Thuk. V. 75. Auf dem Stadtvorgebirge setzen die Reste erst mit der geometrischen Zeit ein. Athen. Mitt. XXXVI S. 29.

[2]) Am. Journ. Arch. 1920 S. 1 ff. auf dem Uebersichtsplan dort Nr. 10.

[3]) Dörpfeld, Briefe über Leukas-Ithaka passim.

[4]) Exc. at Phylakopi S. 29 ff.

[5]) RE. Bölte u. d. W.

[6]) Am. Journ. Arch. 1915 S. 436. Fimmen, S. 5.

auch der treffliche, kleine Hafen von Larymna[1]) schon den Burgherrn von Arne als Epineion gedient habe, durchaus ansprechend. Trotz alledem läßt sich die Tatsache, daß bedeutenden Küstenorten der Epoche natürliche Hafenbildungen fehlten, nicht bestreiten und sie würde nur ihr auffälliges verlieren, wenn zu erweisen wäre, daß, was die Natur versagt hatte, vielerorten durch gewaltige Kunstbauten geschaffen wurde.

Das führt zu dem anderen auffälligen Merkmal innerhalb einer entwickelten kommerziellen, maritimen Kultur. An solchen Kunstbauten fehlt es vollständig. So reich auch die architektonischen Ueberreste, die aus jener Zeit auf uns gekommen sind, jedenfalls auf Kreta und den Kykladen sind, nirgends findet sich auch nur der kleinste Rest von künstlichen Hafenanlagen, die mit Wahrscheinlichkeit, geschweige denn mit Sicherheit bis in die mykenische Zeit heraufdatiert werden könnten. Der Versuch, die dem Stadtgebiet von Aegina westlich vorgelagerten Felsklippen, die schon das Altertum als gefährlich für ortsunkundige Schiffer kannte und darum als eine Verteidigungsmaßregel des Heros Aeakos ansprach[2]), für eine antike (anderthalb Kilometer lange) Mole zu erklären[3]), verdient kaum ernst genommen zu werden. Und auch die neuerdings vorgeschlagene[4]) Ausdeutung von submarinen Resten vor der Insel Pharos, die nach den Resultaten gründlicher Sondierung zweifellos alten Kunstbauten zuzuschreiben sind, als Spuren eines uralten Pharaonenhafens oder gar einer Station der Kreter entbehren jeder literarischen und archäologischen Grundlage[5]). Das Fehlen jeglicher Reste namentlich an den kretischen Küsten, von Hafenbauten des zweiten Jahrtausends, während die der klassischen Zeit überall in der Aegeis

---

[1]) Athen. Mitt. XIX S. 449. Oldfathers Annahme (Am. Journ. Arch. 1916 S. 37), daß die erhaltene Mauer cyklopischer Technik der mykenischen Epoche angehöre, ist mangels keramischer Funde nicht zu erweisen.

[2]) Paus. II, 29, 6 ff.

[3]) Negris Athen Mitt. 1904 S. 348 mit Plan.

[4]) Jondet Bull. Soc. Arch. Alex. 1912 mit Plan. Und derselbe: Les ports submergés de l'ancienne île de Pharos. Kairo 1916 (letzteres mir nicht zugänglich).

[5]) Das ist richtig von Breccia Bull. Soc. Arch. Alex. 1918 S. 137 ff. in einer mir durch die Freundlichkeit R. Pagenstechers zugänglich gemachten Besprechung des Jondetschen Buches betont worden. Für die Kreter hat neuerdings Evans (The Palace of Minos at Knossos, London 1921 S. 292 ff. mit Reproduktion eines Teiles des Jondets'schen Planes fig. 221) die Anlage in Anspruch genommen. Er betont richtig, daß jeder Anhalt für ägyptischen Ursprung fehlt. Ebenso aber steht es mit dem kretischen. Denn der unregelmäßige Verlauf der den Riffketten folgenden Wellenbrecher kann ebensowenig mit kretischer Fortifikationstechnik in Verbindung gebracht werden, wie das irreguläre Netzwerk der Konturen der gelegentlich zu horizontaler Oberfläche ausgeglichnen cyklopischen Bausteine mit dem Hofpflaster von Knossos. Das sind Dinge, die sich überall ergeben können, wo man, wie heute noch vielfach, mit unbehauenen Blöcken arbeitet. Das Material stammt aus den Steinbrüchen von Dekhela und dort hat man erst in hellenistischer Zeit einen Hafen für die Verfrachtung von Steinen zur See nach Alexandrien gebaut (s. i. Kat. u. Dekhela). Das spricht für den unten (Kap. VIII) vermuteten spätantiken Ursprung. Trotz aller Bemühungen ist es Evans a. a. O. 298 ff. nur gelungen, minoische Hafenplätze auf Kreta nachzuweisen, nicht aber Reste von Hafenanlagen des 2. Jahrtausends.

und zum Teil noch über die Wasserfläche emporragend erhalten sind, läßt nur die eine Erklärung zu: daß man eben künstliche Hafenanlagen im größeren Maßstabe, jedenfalls aus dauerhaftem Material, während der Blüteperiode des zweiten Jahrtausends nicht gekannt hat. Solche aber wären gerade umso erforderlicher gewesen, als man vielfach auf natürlichen Schutz verzichtet hatte.

Beide Momente, die Außerachtlassung natürlichen Windschutzes sowohl wie das Fehlen von Kunstbauten finden ihre Erklärung in den besonderen Bedingungen der Schiffahrt dieser Zeit. Für sie darf Homer zur Illustration herangezogen werden. Dabei ist es gleichgültig, wie man das Verhältnis der homerischen Gedichte in ihrer Gesamtheit zur kretisch-mykenischen Kultur, bzw. einzelner Abschnitte derselben zu dieser oder zu späteren Epochen beurteilen mag. Denn einmal stellen die homerischen Gedichte, was diese Schiffahrtsbedingungen betrifft, durchaus eine Einheit dar. Und andererseits haben sich offenbar diese Bedingungen, wie die weiterhin zu besprechende Entwicklung zeigt, bis zum Ausgange der geometrischen Epoche nicht wesentlich verändert, nur daß sich eben ein quantitativer Rückgang der maritimen Entwicklung feststellen läßt.

Die homerische Schiffahrt ist oft der Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen gewesen [1]) und immer wieder kehren die Versuche auch die bei Homer genannten Hafenplätze in allen Einzelheiten zu verifizieren. Nicht im Für und Wider der literarisch-topographischen Streitfragen kann im Rahmen dieser Untersuchung Stellung genommen werden. Der von den verschiedensten Seiten temperamentvoll geführte Kampf, der Glaube der einzelnen Forscher diesen oder jenen Platz gerade hier oder dort gefunden zu haben, beweist nur das Eine: die homerischen Schilderungen treffen so sehr die wesentlichsten Züge des Landschaftsbildes im östlichen Mittelmeer, daß die Versuchung ein und denselben Ort an den verschiedensten Stellen zu lokalisieren unausbleiblich war. Diese Schilderungen zeigen uns eine äußerst bewegliche Schiffahrt, die infolge der geringen Größe der Fahrzeuge auch geringe Anforderungen an Häfen und Landungsplätze stellt. Gewiß, wo eine wohlgeschützte Bucht erlaubt, im Windschutz die Segel bei der Ankunft herabzulassen, um dann zum eigentlichen Liegeplatz des Schiffes im ruhigen Wasser ungefährdet zu rudern, da weiß der Dichter das rühmend hervorzuheben [2]).

---

[1]) Vgl. vor allem die trotz mancher philologischer Unzulänglichkeit mit frischer seemännischer Anschauung gegebene Darstellung von Breusing, Die Nautik der Alten. Ferner Assmann, Baumeisters Denkmäler III, Artikel Schiff und V. Bérard, in seinem bei aller Phantastik so anschaulichem Werke "Les Phéniciens et L'Odyssée", das durch die beigegebenen Abbildungen und Pläne am deutlichsten zeigt, wie sehr die homerischen Ortslagen typisch sind. Zu den Ithakahäfen jetzt der ausgezeichnet orientierende Artikel Ithaka der RE. von Bürchner. Zu Troja Dörpfeld, Troja und Ilion II S. 615 ff. und Brückner ebd. S. 571 ff. Leaf, Troy 1912 S. 256. Zu Pylos Bérard, Rev. Arch. 1900 S. 347.

[2]) Siehe besonders die Schilderung des Phorkyshafens, Od. 13, 96 und 345 sowie des Laestrygonenhafens 10, 87 ff. ferner 9, 136 ff.

Wir hören auch wohl, daß ein Hafen tief ist (Il. I, 432 Od. X, 125; XVI, 324) oder daß er vor allen Winden Schutz bietet (Od. XIII. 195)[1]) und derartiges mehr, von Quellen, die im Hafen sind (Od. X, 107), von Heiligtümern und Bäumen daran. Aber zweierlei ist offenbar, einmal gibt es neben den windgeschützten Häfen auch ungeschützten einfachen Sandstrand, so in Pylos (S. 11 Anm. 1) und in Troja, wo niemals von einem Hafen die Rede ist, in Uebereinstimmung mit den topographischen Tatsachen. Ferner fehlt es durchaus an Erwähnungen irgendwie gearteter künstlicher Hafenanlagen, etwa Molen oder Quais. Denn darüber, daß die *προβλῆτες ἀκταί* (Od, X, 87 ff. vgl. XIII, 97; V, 405 und Il. II, 94, 396) natürliche Landvorsprünge sind, kann trotz des gelegentlichen späteren Gebrauches von *πρόβλημα*[2]) oder *πρόβολοι*[3]) für Kunstbauten kein Zweifel herrschen. Auch im Phäakenhafen, von dem noch weiterhin zu reden ist, findet sich nichts derartiges. Diese beiden Eigentümlichkeiten der homerischen Schiffahrtsbedingungen entsprechen durchaus dem, was oben an dem siedlungsgeschichtlichem Bild des zweiten Jahrtausends hervorgehoben wurde. Zu ihrer Erklärung wollten wir gerade Homer benutzen, der uns dieselbe auch nicht vorenthält. Sie liegt in der Tatsache, daß man die Schiffe bei längerem Verweilen ganz auf den Strand zieht[4]), bei kürzerem Aufenhalt häufig ein Stück weit auf den Sand auflaufen läßt[5]). So liegen die Schiffe der Ithakesier für gewöhnlich aufgeschleppt am Strande (Od. II, 389) und ebenso ist es bei den Phäaken (Od. VIII, 150). Noch Hesiod bezeugt, daß zu seiner Zeit die Handelsschiffe im Winter auf dem Lande lagen (Op. 623 ff., 670 ff.). Damals wird das wohl nur noch für die kleineren Fahrzeuge allgemein gelten, für die dies Verfahren vielerorten noch heutigen Tages üblich ist. Von der großen Schiffahrt und ihren Bedingungen hat der böotische Dichter, der nur einmal von Aulis nach Euböa fuhr und dabei anscheinend empfindlich seekrank wurde, nicht viel gewußt. Aber gerade in diesen einfachen Verhältnissen hat sich der homerische Gebrauch gehalten, im Schifferleben nicht weniger wie in der metrischen Form des Gedichtes. So finden wir denn auch hier, wie bei Homer noch die Hermata, die als Stützen des aufgeschleppten Schiffskörpers dienen. Hier

---

[1]) Denn das ist wohl unter *πάνορμος* zu verstehen, nicht wie schon antike Erklärer wollten, für alle Schiffe dem Tiefgang nach Raum bietend (Eust. ad Od. XIII, 195, so anscheinend auch Meyer, Griech. Etym. I, 1901, S. 580). Das verbietet schon der uralte Sprachgebrauch. Entscheidend ist, daß man häufiger in den Periploi liest: *λιμὴν παντὶ ἀνέμῳ* (S. M. M. 297 ibd. 304 und 29, vgl. auch Ps. Skylax 108). Richtig Ardaillon S. 15.

[2]) Diod. I, 50. Plut. Per. XIX 1. Prokop. Paneg in Anast. 20.

[3]) Prokop. a. a. O. u. ö. *προβολαί* für natürliche Landvorsprünge Polyb. I, 53 10. In offenbarer Anlehnung an das Epos ruft Philoktet (Soph. Phil. 936) die *προβλῆτες* des gänzlich hafenlosen Lemnos an. cf. Hymn. in Dionys. 3ff. Verg. Aen. III, 699.

[4]) Vgl. dazu Buchholz, Homerische Realien II, 1881, S. 264ff.

[5]) Buchholz ebd. S. 265 s. auch Hymnus in Apoll. 438ff. Die *προβλῆτες* bei Philon Byz. ed. Diels-Schramm, Abhdl. Berl. Ak. 1920 S. 70 § 29 sind wohl Mauervorsprünge, aber natürlich auf entsprechenden Landvorsprüngen stehend.

wird ausdrücklich gesagt, daß es sich dabei um Steine handelt (vielleicht verwendet man die Ankersteine und den Ballast dabei[1]). Das homerische Beiwort dieser Stützen, mit dem sie ständig als „lang“ bezeichnet werden, läßt freilich eher an Hölzer denken, die man ja auch auch an Bord genügend hatte[2]). Diese Praxis läßt uns verstehen, warum man in urtümlicher Zeit trotz entwickelter Schiffahrt der künstlichen Anlagen entraten konnte. Gerade darin liegt ein besonderes Kennzeichen der beweglichen Kultur des zweiten Jahrtausends. Auf kleinen Fahrzeugen pflanzte sie sich um die Gestade des Mittelmeeres fort und sie wurde von einer Schiffahrt getragen, die mit geringen Ansprüchen an natürliche und künstliche Vorbedingungen, noch unbekümmert war um die später notwendig werdende Konzentration des Handels auf bestimmten Wegen und an bestimmten Punkten.

Daß es auch im Phäakenhafen nichts gibt, was über die Anforderungen einer solchen Schiffahrt hinausginge, ist schon gesagt. Um so wertvoller ist die klassische Schilderung dieser Stadt (Od. VI, 262 ff.), weil sie das so gewonnene allgemeine Bild mit lebendigen Einzelzügen belebt[3]). Die Stadt liegt auf einem vorgeschobenen Kap, zu dem ein schmaler (Isthmus) Zugang[4]) führt, zu beiden Seiten davon die Häfen. Der Weg ist besonders verengt, weil die Schiffe an den Ufern der Landenge aufgeschleppt liegen. „Denn jeder (Phäake) hat ein eigenes Epistion.“ Was das ist, darüber ist man sich schon im Altertum nicht einig gewesen. Von den drei antiken Deutungen als Schiffshaus, Schiff und Unterkunftsraum[5]) muß die letztere, trotzdem sie von Aristarch stammt, von vornherein zurückgewiesen werden. Denn sie bliebe im Zusammenhang unverständlich. Gesagt werden soll doch, wieso es kommt, daß der Weg durch so viele am Land liegende Schiffe verengt ist. Die neueren Erklärer haben fast ausschließlich die Deutung als Schiffshaus sich zu eigen gemacht[6]), offenbar weil sie sprachlich geringere Schwierigkeiten bietet. Sachlich aber wäre die zweite Deutung vorzuziehen. Der Weg zwischen den beiden Häfen ist eng, weil zu beiden Seiten Schiffe aufgeschleppt liegen. Denn in Scheria hat jeder Bürger sein Fahrzeug. Damit wäre vorweggenommen, was später dann noch breiter ausgeführt wird (268 ff.), daß die Bürger von Scheria durch-

---

[1]) Vgl. Herma Polyb. Fragm. 74. Arr. An. 2, 19, 2.

[2]) So Buchholz a. a. O. S. 266. Il. I, 486 u. II, 154. Hymn. in Apoll. 505. Vgl. für den späteren Gebrauch das *ἔρεισμα* Ps. Theokr. 21, 12 und die Uebertragungen bei Wilamowitz, Herakles II, 234.

[3]) Ueber die Phäaken jetzt Wilamowitz, Ilias und Homer, 1916, 497 ff. Finsler, Homer 2. Aufl. II S. 305. Ameis zu der Stelle.

[4]) Neben den antiken Erklärern s. Nitzsch, Anmerkungen zu Homers Odyssee. Hannover 1831 Bd. II S. 124, Finsler a. a. O.

[5]) Eust. 1562. Aristarch bei Did. B 125. Schol. in Od. Dind. I, 316.

[6]) Böckh, Seeurkunden S. 67. Friedländer, Realien in der Iliade und Odyssee, 2. Aufl. Erlangen 1856 S. 323. Nitzsch a. a. O. Ameis zu Vers 265. Aßmann bei Baumeister III S. 1595. Richtig vom Standort für das Schiff Finsler a. a. O.

weg Seefahrer sind. Da aber, worauf Wilamowitz hinweist, sprachliche Bedenken im Wege stehen, wird man unter *ἐπίστιον* einen jedem einzelnen Bürger — sie sind ja alle Seefahrer — zugewiesenen Liegeplatz zu verstehen haben. Nichts jedoch berechtigt uns, darin einen regelrechten Schuppen nach Art der späteren Schiffshäuser zu erkennen. Das lehrt auch der Vergleich mit den Gepflogenheiten des Aufschleppens heute und im Altertum, wo immer die Schiffshäuser aus der Literatur und in den Denkmälern lediglich als Aufbewahrungsort der staatlichen Flotte bekannt sind. Nirgends im Altertum hören wir von Schiffshäusern Privater. Das findet seine Erklärung darin, daß die in seltenen Fällen gebrauchten Fahrzeuge des Staates für gewöhnlich eines ganz besonderen Schutzes bedürfen, soll ihre unproduktive Existenz nicht allzu kostspielig sein, ein Gesichtspunkt, der für die private Schiffahrt wegfällt. Es ist wahr, heutigentags kennt man in Konstantinopel Bootshäuser, aber fast ausschließlich für Luxusfahrzeuge genau wie bei uns. Und die Fischerboote, die jetzt noch in vielen Orten im Winter aufs Land gezogen werden, haben keine Schuppen dafür zur Verfügung, während man solche für Geräte z. B. an der Ostsee kennt. Dagegen pflegen auch bei uns die im öffentlichen Besitz befindlichen Rettungsboote in besonderen Schuppen untergebracht zu sein. Schiffshäuser werden wir also den Phäaken nicht zutrauen dürfen.

Das einzige künstliche Hilfsmittel für die Schiffahrt, das es im Phäakenhafen gibt, sind die *τρητοὶ λίθοι* (XIII, 77), an denen die Schiffstaue der im Wasser liegenden Fahrzeuge befestigt werden. Das sind vermutlich Steine mit einer horizontalen Durchlöcherung zum Durchziehen des Taues[1]), denn das ist die schon verhältnismäßig früh auftretende antike Praxis[2]). Solche konnten z. B. in der Stadtmauer vorspringen[3]) oder aber frei am Ufer stehende Pfeiler sein[4]).

Wichtiger ist, was wir weiter von der Lage der Stadt zum Hafen hören. Sie ist ummauert. Zweifellos läuft die Mauer nur um das Kap, das die eigentliche Stadt trägt, und läßt den Isthmus mit den Schiffen, also das Hafengebiet, außerhalb des Kyklos[5]). Und

---

[1]) So die Scholien und Buchholz S. 266. Wenn Breusing S. 126 an glatte, runde Steinpoller oder Quadern mit eingelassenen Ringen denkt, so sind natürlich auch diese Interpretationen möglich. Doch tritt der Gebrauch von Metallringen, wo er überhaupt erwiesen ist, erst verhältnismäßig spät auf. Vgl. auch Et. mag. unter *λογγῶνες*.

[2]) Z. B. in der phönizischen (?) Stadtmauer von Aradus s. dort.

[3]) Ebenda.

[4]) So in Paphos s. dort. Die *τυκίσματα* (Wilamowitz, Herakles II, 438) sind wohl am ehesten solche freistehenden Pfeiler.

[5]) Zweifel daran äußerte Nitzsch auf Grund von VII, 43 ff. (a. a. O. S. 135). Aber aus diesen Versen, die vielleicht nicht einmal an ihrer richtigen Stelle stehen (s. Ameis-Hentze, Anhang zu Homers Odyssee, 1890, S. 5), kann das nicht geschlossen werden. Da die Agora auf dem Isthmus liegt, kann man sie natürlich schon zur Stadt rechnen, obwohl sie nicht im Mauerring einbegriffen ist. Odysseus bewundert in den fraglichen Versen die Häfen, die Schiffe (keine Schiffshäuser!), die Agora und dann erst die Mauern. Die Reihenfolge ist nicht zufällig.

außerhalb der Mauer liegt auch der besonders eingefriedigte Markt[1]), dessen Lage (Vers 266) als bei den Schiffen klar bezeichnet wird[2]). Der Plural, der in VII 44 für den Marktplatz gebraucht wird, erklärt sich wohl aus der doppelten Funktion des Platzes als Geschäfts- und Versammlungsort, die auch ihren örtlichen Ausdruck finden mochte[3]). Der enge Zusammenhang des Marktplatzes mit dem Hafen und den Schiffen zeigt sich darin noch besonders, daß auf ihm (VI, 268 ff.) von den Phäaken das Schiffsgerät zugerichtet und ausgebessert wird. Wir gewinnen also hier bereits einen lebendigen Beleg für das so nahe Verhältnis zwischen Markt und Hafen in den griechischen Städten, auf das schon einleitend verwiesen wurde. Und weiter zeigt sich anscheinend der Beginn einer Differenzierung zwischen dem Handelsmarkt und dem Mittelpunkt des politischen Lebens, die uns noch weiterhin beschäftigen wird. Das Bedeutsamste bleibt die Lage des Platzes außerhalb des befestigten Territoriums, die den nicht erstaunen kann, der sich klar macht, daß die umfriedete Agora ja ein geheiligter und daher in sich geschützter Platz ist. Bei den Phäaken ist sie dem Poseidon heilig (266). Das ist ganz natürlich, denn sie sind ja nun einmal die Schiffer schlechthin. Auch von dieser Sanktionierung des dem friedlichen Verkehr dienenden Platzes am Hafen und vor den Toren wird noch zu reden sein.

Mit diesen heiligen Plätzen am Hafen berühren wir ein Gebiet, auf dem allerdings Rückschlüsse auf die Zustände des zweiten Jahrtausends einstweilen unzulässig sind. Denn die religiösen Elemente, die hier im Epos überall an den Hafenplätzen sich hervordrängen zeigen durchaus das Gepräge der archaischen Zeit. Trotzdem ist es sehr wohl möglich, daß, wenn auch unter anderem Namen, gleichartige Heiligtümer so alt sind, wie die Schiffahrt selbst im Mittelmeer.

Ueberall an seinen Küsten finden wir, zumal an natürlichen Landmarken jene große Zahl von Schifferheiligtümern, deren Entstehung häufig in die Urzeit zurückgeführt wird. Sie gehören zum Gepräge der antiken Küstenlandschaften wie ein wesentliches Merkmal des Bodens und je nach Bedeutung und Frequentierung des Ortes haben sie später eine reichere oder bescheidenere Ausgestaltung erfahren. Häufig liegen sie auf den Höhen der Kaps, und dies sind in den meisten Fällen die berühmtesten gewesen, nicht zum wenigsten wohl wegen ihrer praktischen Bedeutung als wegweisende Landmarken für die Schiffahrt. Bisweilen aber liegen sie auch im Innern der Bucht, die als Hafen dient, wie das berühmte

---

[1]) Daß nicht Pflasterung sondern Einfriedigung gemeint ist, hebt Ameis-Hentze a. a. O. S. 154 richtig hervor. S. auch Finsler a. a. O.

[2]) So richtig schon Nitzsch a. a. O. und S. 138. Wenn Finsler trotzdem den Markt hinter das Tor in die Stadt verlegt, so entspringt das wohl der falschen Voraussetzung, daß der Markt der Mittelpunkt der ältesten Stadt gewesen sei. Das ist in der Mehrzahl der Fälle durchaus nicht erweislich. Man denke nur an die Ursprünge in Athen! Spät erst wächst die Stadt um den Markt herum, und zum tatsächlichen Mittelpunkt machen ihn dann die mit der Theorie arbeitenden Städtegründer.

[3]) So richtig Finsler.

Heiligtum des Poseidon Asphaleios am Kap Taenaron[1]) u. a. m. War ein besuchter Hafen da, so fehlte es auch nicht an einer Kultstätte. Das erste wird ein Altar gewesen sein, den man am Strande errichtete[2]), denn das Opfern vor der Abfahrt, um eine günstige Fahrt zu erflehen, oder bei der Ankunft zum Dank für eine solche ist ganz allgemein (Od. III, 159 u. 178, XV, 222). Und so finden wir auch bei Homer schon die ständigen Altäre an den Landeplätzen. Hier liegt der Altar des Apollon in Chryse (Il. I, 438 ff.) und ebenso haben die Pylier einen Poseidonaltar am Hafen (Od. III, 4). Später ist es vor allem der ionische Apollon, dessen Altäre mit den wandernden Kolonisten, aber auch mit der Ausbreitung des Handels vielerorten am Strande entstehen. So verordnet der delische Gott die Stiftung eines „wohlgebauten“ Altares am Strande von Krisa (Hymn. in Apoll. 490 ff., 506). Und so lag noch im fünften Jahrhundert im sizilischen Naxos am Strande außerhalb der Stadt, der Altar des Apollon Archegetes, an dem die sizilischen Festgesandten vor der Abfahrt zu opfern pflegten (Thuk. VI, 3). Er stand an der Stelle, wo zuerst die griechischen Einwanderer gelandet waren (App. civ. 5, 109)[3]). Von den vielen heiligen Bezirken, die auf solcher Grundlage überall in den Häfen griechischer Städte später erwuchsen, wird noch oft die Rede sein. Nur einige berühmte Beispiele, die zeigen, wie alt der Schutz der Landungsstellen und an ihnen gelegenen Handelsplätze durch Heiligtümer ist, mögen hier gegeben werden.

An einem der besten Naturhäfen, nicht nur des Mittelmeeres, sondern der gesamten Welt, der recht zum Sammelplatz ganzer Flotten geschaffen ist[4]), der großartigen Porosbai im NO der Peloponnes, liegt die Berginsel Kalauria den Golf schützend und ihn erst eigentlich zum Hafen ausgestaltend. Hier war der natürliche Sammelpunkt der mittelgriechischen Schiffahrt. Das Heiligtum des Meeresgottes, das sich auf der beherrschenden Höhe der Insel erhob, reicht nach Ausweis der Funde[5]) bis in die mykenische Zeit zurück. Trotz allem, was Wilamowitz[6]) vorgebracht hat, um zu erweisen, daß die antike Tradition, der zufolge sich eine Reihe von griechischen Staaten schon im zweiten Jahrtausend um diese Stätte als ihr Bundesheiligtum zu einem Seebund vereinigt hätten, nur auf späterer Fiktion beruhe, kann jetzt nach dem Ergebnis der Funde mykenischer Zeit kein Zweifel mehr an ihrer Richtigkeit obwalten[7]).

---

[1]) Bursian, Das Vorgebirge Taenaron, Abhdl. Münch. Ak. VII, S. 772, Athen. Mitt. I, S. 161 ff. A. B. S. A. XIII, S. 249 ff.

[2]) Eine eigenartige Form des Schifferkultes einer späteren schreiblustigen Zeit findet sich in der Bucht von Grammata an der Adria (C. J. G. 1824—27, CIL. III, 582. Patsch, Das Sandschak Berat S. 90 ff.), wo die steilen Felswände, die die Bucht rings umgeben, mit Anrufungen der Dioskuren beschrieben sind.

[3]) Holm I, S. 118 ff.

[4]) Philippson, Pelop., S. 46 S. die Brit. Admir. Chart 1514.

[5]) Fimmen S. 66.

[6]) Gött. Nachr. 1896, S. 158 ff.

[7]) Frickenhaus, W. Müller, Athen. Mitt. 1911, S. 37.

Denn solche sind in allen nach der Tradition an der Amphiktyonie von Kalauria beteiligten Orten gemacht worden. Nur in Troizen, das in späterer Zeit den Golf beherrscht, aber nicht unter den Bundesstaaten genannt ist, fehlen auch die mykenischen Funde. Das Heiligtum von Kalauria also war im zweiten Jahrtausend der gesicherte und geheiligte Versammlungsplatz der Seefahrer dieser Region. Es verdankt natürlich seine Entstehung der Lage über dem Golf und ist also ein rechtes Schifferheiligtum, das nur dadurch zum Zentrum eines politischen Bundes werden konnte, daß es Schutz und Rechtssicherheit gewährte. Erst später wird sich eine Siedlung von verhältnismäßig geringer Bedeutung daran angeschlossen haben. Die letztere erklärt sich aus der unbequemen Höhenlage, die in diesem Fall wie so oft das Heiligtum hatte.

Von Kalauria lenkt sich leicht der Blick herüber nach Delos, daß ein Jahrtausend später der Mittelpunkt eines neuen Seebundes werden sollte. Schon in mykenischer Zeit wird hier ein Heiligtum an der Stelle des späteren Temenos unmittelbar über dem Strande gelegen haben[1]. Freilich verdankt es seine Entstehung mehr als einem glänzenden Naturhafen der zentralen Lage der Insel im Archipel, die allein auch für die Blüte des Heiligtums in späterer Zeit maßgebend gewesen ist[2]. Denn der Hafen war dem Nordsturm ausgesetzt und die Ansteuerung durch Klippen gefährdet. So ist es wohl möglich, daß die Bedeutung des Heiligtums in vorgeschichtlicher Zeit eine lokal beschränkte war, wie sie es z. B. im Poseidonheiligtum auf dem nahegelegenen Tenos[3] durch das ganze Altertum geblieben ist.

Aber sicherlich wieder an einem Mittelpunkt des Verkehrs im zweiten Jahrtausend liegt das uralte Heiligtum der asiatischen Göttin von Ephesos im innersten Winkel des tief einschneidenden Golfes, in dessen NO-Ecke einst der Kaystros und mit ihm eine natürliche Straße aus dem Inneren Asiens mündete. Hier lag südlich von der Mündung am Fuße des steilen Burgfelsens von Ajassoluk, der wohl schon eine vorgriechische Stadt Ephesos trug, zweifellos bereits ehe die ersten griechischen Ansiedler kamen, in der sumpfigen Niederung am Strand das Heiligtum, das damals wie später eine Art Asyl gebildet haben mag[4]. Denn daß es die Bedeutung gehabt haben

---

[1]) Mykenische Reste im Temenos: Comptes rendus 1907, S. 338. Expl. arch. de Délos V, 63 ff. Fimmen S. 13.

[2]) Paris, Bull. corr. hell. 1916, S. 7.

[3]) Ueber die ungeschützte Lage des Hafens von Delos: Comptes rendus a. a. O. S. 362 ff. Die gefährliche Ansteuerung Euripides, Troad. 89. Ueber Tenos, dessen Heiligtum gleichfalls Asylrecht genoß (Tac. Ann. III, 60, 63) und Unterkunftshäuser für Pilger hatte (Strabo C, 487), s. unter Tenos.

[4]) Der Burghügel trug nach Paus. die Oberstadt. Die Lage selbst macht eine solche zweifelsfrei. So wird Benndorf, der vermutet, daß Ephesos der Name dieser Hochstadt gewesen sei (Forsch. in Ephesos I, S. 25), Recht haben. Benndorf (S. 22) hält auch mit Recht das Asylrecht für uralt. Daß das Heiligtum am Meer belegen war und älter ist als die ältesten griechischen Ansiedler, beweist die Ueberlieferung eindeutig. Dagegen hat Hogarth (Ionia and the East

muß, dem Handel und Verkehr, der sich im Winkel des Golfes unter dem Schutze des Burghügels entwickelte, geweihte Sicherheit zu gewähren, erweist die Lage selbst, die keine Erklärung als eben diese zuläßt. Wie in Scheria wird hier der Markt und Handelsplatz, der vorgriechischen Stadt vor den Toren gelegen haben.

Zu größerer Bedeutung sind auch in späterer Zeit unter der reichen Zahl nur verhältnismäßig wenige solche Schifferheiligtümer gekommen. Daß sie auch im zweiten Jahrtausend schon zahlreich gewesen sein müssen, beweist ein glücklicher Fund Dörpfelds, der ein Grottenheiligtum am Eingang des prächtigen Nidrihafens auf Leukas aufgefunden hat[1]).

Wie die kurze Betrachtung, die wir dem Epos gewidmet haben, so haben uns auch die eben gestreiften Kultbeziehungen schon weit über das Ende der mykenischen Zeit hinausgeführt. Daß sich in den folgenden Jahrhunderten, etwa bis zum Ende der geometrischen Epoche, die Schiffahrtsbedingungen nicht wesentlich verändert haben können, wurde schon gesagt. Nur einen gradweisen Rückschritt der maritimen und merkantilen Entwicklung dürfen wir voraussetzen. In diese Jahrhunderte fallen zunächst die großen Wanderungsverschiebungen, die die Stämme aus dem Mutterland hinübertrugen an die kleinasiatische Küste, dann die rapide Entwicklung zu hoher städtischer Blüte gerade in diesen jungen Kolonialgebieten, endlich das weitere Vordringen der griechischen Kolonisation nach Ost und West. Es ist die Epoche, in der sich das siedlungsgeschichtliche Bild entwickelt, das für uns den Anfang ungebrochener, übersehbarer Tradition darstellt. In zweierlei Hinsicht weicht dieses Bild von dem des zweiten Jahrtausends entscheidend ab. Einmal ist jetzt tatsächlich und einwandfrei im griechischen Mutterland der dann erst wieder mit dem Ausgang des Altertums einsetzende Prozeß zu beobachten, daß sich in dieser Zeit der Unsicherheit die Orte von den Küsten zurückziehen. So entsteht in Korinth die beherrschende Stadt der Landschaft nun auf der Höhe des Plateaus in einiger Entfernung von den beiden Golfen und im Schutze der Burgfeste von Akrokorinth. Neben dem Bedürfnis größerer Sicherheit mag dabei auch die politische Zentralisation mitgesprochen haben. Aber bezeichnend bleibt, daß diese dorische Polis eben nicht den ungeschützten Ort ihrer bedeutendsten prähistorischen Vorgängerin am flachen Meeresstrande einnimmt[2]). Nichts bezeugt, daß dieses älteste Korinth schon eine Handelsmetropole gewesen sei. Und auch in

---

S. 46 ff.) aus dem negativen Resultat der Ausgrabungen im Artemision, die nichts vorgriechisches zutage gefördert haben, geschlossen, daß das vorgriechische Heiligtum an anderer Stelle gelegen habe. Ein solcher Schluß ex silentio monumentorum gegen die ausdrückliche und einmütige Darstellung aller antiken Quellen ist umso weniger zulässig, als der Boden beim Heiligtum schon mit dem Beginn der historischen Zeit starke Umgestaltung erfahren haben muß.

[1]) Dörpfeld, VI. Brief über Leukas-Ithaka, S. 26.

[2]) S. o. S. 8.

der Folgezeit beruhte der Reichtum der Stadt, zunächst jedenfalls mehr auf der Beherrschung der Landstraßen, die Nord- und Mittelgriechenland mit der Peloponnes verbanden, als auf dem Seehandel. Das bezeugt Thukydides ausdrücklich (I 13).

Auch das nahe gelegene, dem Namen und der Tradition nach dorische Megara entsteht in dieser Zeit 2 km landeinwärts von dem älteren vordorischen Epineion[1]). Und in derselbeu Epoche wächst das gleichfalls dorische Troizen[2]), 15 Stadien entfernt von dem vorzüglichen Hafen, der den Mittelpunkt der Amphiktyonie von Kalauria gebildet hatte, empor. Im Südwestteil der Peloponnes entsteht hoch über dem Meer und in beträchtlicher Entfernung von der Hafenbucht Hippola[3]), wo bis in die geometrische Zeit die Siedlungsspuren zurückgehen, ein Ort, der dann im späteren Altertum infolge seiner unbequemen Lage jede Bedeutung verloren hat. Erst im Mittelalter erwuchs an derselben Stelle wieder eine Ortschaft. An die Stelie des vorhistorischen Arene, das am flachen Strande gelegen hatte, tritt jetzt auf steilem, 300 m hohen Felsen das vom Meer und Hafen abgerückte Samikon. Nur ein uraltes Poseidonheiligtum lag später noch am Strande darunter[4]).

Andere Plätze mußten notgedrungen die Ansiedler wählen, die über das Meer nach Kleinasien zogen. Vielfach standen sie in einem schon gegebenen Gegensatz zur älteren einheimischen Bevölkerung und dieser bestimmte naturgemäß die Wahl von vorzugsweise g e g e n d a s L a n d gesicherten Wohnplätzen. Solche boten sich an der vielgegliederten Küste im reichsten Maße. Vorspringende Kaps und dem Lande vorgelagerte Inseln werden bevorzugt. Diese scharf determinierte Lage[5]) wird wohl mehr dem Bedürfnis der Sicherheit entsprungen sein als dem nach guten Häfen, die in den meisten Fällen von selbst sich damit verbanden. Unter den Glücksgaben, die die Natur den Griechen im reichen Maße hat zuteil werden lassen, ist dies eine der seltsamsten, daß gerade die Plätze, die sie ihrer Festigkeit wegen wählten, überaus günstige Vorbedingungen für eine große Schiffahrtsentwicklung boten. Die Vorteile solcher Vorgebirgslage, die häufig zwei oder gar mehrere Häfen, nach verschiedenen Windrichtungen geöffnet, einschloß, sind immer wieder von allen Reisenden der Inseln und kleinasiatischen Küste gerühmt worden. In Kreta finden wir diese Lage am ausgesprochensten auf dem hohen isolierten Stadtkap von Phalasarna,

---

[1]) S. o. S. 8. Ueber den vorgriechischen Ursprung von Nisäa-Minoa ferner Beloch, Gr. Gesch. I, 1, 2. Aufl. S. 111. In diesen Zusammenhang gehört auch das Grab des Lelex, das Paus. auf der Akropolis von Nisäa sah (I 44, 3). Ueber vorhistorische Funde Athen. Mitt. XXIX, 94. Fimmen S. 9.

[2]) S. o. S. 16. Curtius, Pelop. II, 431; Bursian II, 90; Frazer ad Paus. II, 30.

[3]) Paus. III, 25, 9. Curtius, Pelop. II 282. Leake, Morea I, 287. Bursian II, 152. Annual XIII, 244. IG. V, 1, 237.

[4]) Paus. V 6, 2; VI 25, 5 ff. Strab. C. 343, 345. Polyb. IV 77. Exp. de Morée 1 pl. 53 ff. Athen. Mitt. 1908, 320 ff.

[5]) G. Hirschfeld a. a. O. und Aus dem Orient, Berlin 1897, 317 ff.

das als Landmarke weithin sichtbar am Westende der Insel vorspringt. Hier werden sich früh Ansiedler aus dem Westen niedergelassen haben. Auf Rhodos hat Lindos diesen Vorgebirgstypus mit zwei Häfen zu beiden Seiten. Daß es hier gerade die ältesten griechischen Ansiedler gewesen sind, die diesen Platz gewählt haben, erscheint trotz des vorgriechischen Namens zweifelsfrei. Denn bei der so überaus gründlichen Ausgrabung durch die dänischen Gelehrten, die bis auf den gewachsenen Felsboden vordrang, ist nicht ein Stück gefunden worden, das als eine Spur vorgeometrischer Besiedelung aufgefaßt werden könnte[1]). Lindos zeigt eine durchaus abweichende Lage gegenüber den bedeutenden vorgeschichtlichen Fundstätten von Kamiros und Jalysos im Nordwesten der Insel. Dank seiner natürlichen Häfen mit felsiger Einfahrt — man denkt unwillkürlich an die *πέτραι ἀπορρῶγες* Homers — und Sandstrand im Innern ist es der rechte Idealtypus einer solchen Vorgebirgsstadt mit Doppelhafen (s. Plan 1). Auf einem hakenartigen Vorgebirge erhob sich das griechische Kurion auf Cypern, während die ältere Ansiedlung von Episkopi ein Stück landeinwärts liegt[2]). Auch beim cyprischen Salamis scheint es, daß erst die griechische Stadt auf ein Kap vorgerückt ist; die Siedelung des 2. Jahrtausends lag im Innern der Bucht[3]).

Ausgesprochene Vorgebirgslage hatte auch Milet[4]), gleichfalls eine Gründung vom Westen, wenn auch sehr früher Zeit. Und auf der kleinen „Insel" im Innern des Hafens setzten sich die ersten Ansiedler in Halikarnaß fest, während dicht dabei auf der Feste Salmakis eine karische Siedelung lag, die erst durch den Synoikismos des Maussolos mit jener verschmolzen wurde[5]). Auf Vorgebirgen lagen die beiden alten Griechenstädte Phaselis und Side zu Seiten des pamphylischen Golfes, in dessen Grunde sich dann später an verhältnismäßig ungegliederter Stelle Attaleia erhob. Byzanz an der Propontis wie Syrakus im Westen und dort auch das griechische Ankona und das griechische Tarent zeigen diese Kaplage, während z. B. die vorhistorische Siedlung unmittelbar bei dem letzteren diese wie von Natur vorgezeichnete Lage gewissermaßen geflissentlich

---

[1]) An mykenischer Keramik fehlt es ganz. Auch die Provenienz des Rev. arch. 1895 II, 193 besprochenen Stückes ist nicht gesichert. Sollte sich wirklich ein vereinzeltes Metallstück gerettet haben (Blinkenberg-Kinch II, 90; Fimmen S. 16), so beweist das noch nichts für eine Siedlung.

[2]) Oberhummer, Cypern S. 128 und Ztschr. Ges. f. Erdk. 1892, 476. Rev. arch. 1877, 1 ff. 1885, II, 353; Nouv. arch. miss. sc. 1891, 283. Arch. Ztg. 1845, 99ff. Roß, Inselreisen IV, 175ff. Exc. at Cyprus 57ff. m. Pl. Cesnola-Stern Kap. XI.

[3]) Belege s. Kat. u Salamis. Anders Beloch I, 2, 2. Aufl. 105. Die Vermutung (Exc. at Cyprus 1f.), daß ähnlich wie in Ephesos die Stadt langsam mit den Alluvionen sich vorgeschoben habe, ist kaum zutreffend. Auch in Ephesos ist dies Nachwandern in bestimmten, klar faßlichen Absätzen erfolgt. Hier in Salamis spricht das Abbrechen in der Benutzung der vorgriechischen Nekropole beim Eintreffen der Griechen dafür, daß eben damals die Stadt verlegt wurde.

[4]) S. Kat. u. Milet.

[5]) S. Halikarnaß. Bürchner RE. u. d. W. Newton, Halikarnaß. usw. II, 10.

vermeidet[1]). So setzten sich die ersten Ansiedler, die später das hybläische Megara begründeten, zuvor auf dem durch einen schmalen Isthmus mit dem Lande zusammenhängenden Kap von Thapsus fest, so die ersten Kolonisten auf der Insel Beresan[2]), die wohl damals noch eine Halbinsel bildete, vor der Bugmündung, bis sie in diese selbst und ins Innere des Limans vordringen konnten. Und auf Pithekussa (Ischia) faßten die späteren Besiedler von Kyme zuerst Fuß. Auf einem Kap lag auch die älteste Ansiedlung der epizephyrischen Lokrer[3]). War ein solches nicht vorhanden, so wählte man wohl auch den Winkel, den eine Flußmündung mit dem Meere bildete, wie es bei der ersten Niederlassung der Griechen im Gebiet von Poseidonia geschah[4]). Um nach dem Osten zurückzukehren, so sei an das lesbische Mytilene und die alte Hauptstadt von Lemnos, Myrina, erinnert, von denen ersteres seinen Ausgang von einem der Insel vorgelagerten Eiland nahm[5]), letzteres auf felsigem Vorgebirge mit Hafenbuchten zu beiden Seiten gelegen war[6]). Daß solche Ortslagen vor allem eben wegen ihrer Isoliertheit gegen das Land gewählt wurden, wird einem klar, wenn man am adriatischen Meer sieht, wie die prächtigen, weit ins Land eingreifenden und verzweigten Ingressionsbuchten von Brindisi und der Bocche di Cattaro von der griechischen Kolonisation unberührt blieben. Trotzdem Brundisium seiner Lage und seinem Hafen entsprechend früh eine Uebergangsstation griechischer Kolonisten nach Italien hätte werden müssen, hat es in älterer Zeit nur dem einheimischen Seeverkehr gedient[7]). Und während die Bucht von Cattaro den Griechen noch in späterer Zeit[8]) im Innern so unbekannt war, daß sie für eine Flußmündung gelten konnte, hat sich unweit nördl. davon auf der 1 km in den Golf von Breno vorspringenden Felshalbinsel das, wenn auch erst spät genannte, doch durch seinen Namen als altgriechische Gründung erkennbare Epidaurum (Ragusa-Vecchia) gebildet[9]).

Nur eine kleine Zahl von Beispielen ist herausgegriffen worden. Leicht ließe sie sich vermehren. Doch zeigen schon die genannten Fälle aus den verschiedensten Gebieten der antiken Welt, daß hier wirklich ein gewissermaßen allgemeingültiger griechischer Ortslagen-

---

[1]) Not. scav. 1900, 411 ff. Correra Porti ant. penins It., 333 ff. Nissen, II, 865 ff. Att. Ac. Nap. XXIII 1905. II, S. 65 ff.

[2]) E. v. Stern, Klio IX, 142 ff. Arch. Anz. 1906, 118 ff; 1911, 211; 1913, 214; v. Stern Hermes 1915, 166 ff. Minns, Scythians and Greeks 450 ff.

[3]) Nissen, II S. 953.

[4]) Ib. 893. Strab. C. 251/2.

[5]) S. u. Mytilene.

[6]) Conze, Reisen auf den Inseln des thrakischen Meeres Taf. 14. Fredrich Athen. Mitt. XXXI 84 ff. 244 Abb. 1.

[7]) Das beweist der messapische Name (Steph. Byz. u. d. W. Strab. C. 281. Hübner RE. u. d. W. vgl. M. Mayer, Apulien 1914 S. 384. Ps. Skymn. v. 363).

[8]) Polyb. II 11, 16 auch Ps. Skyl. 24, Steph. Byz. u. d. W. Rizon u. Bouthoe. Evans Archaeologia XXXVIII 39 ff. CJL III 285. Oberhummer RE. Art. Rizous.

[9]) Plin. N. H. III 143/4. Bell. Alex. 44. Evans a. a. O. S. 6. CIL. III 287. Patsch RE. u. d. W.

typus vorliegt. Freilich nicht immer bedingt eine solche Lage ein ethnischer oder politischer Gegensatz zum Hinterland. Denn auf vorgeschobenen Kaps liegt auch die Mehrzahl der kilikischen Küstenorte einheimischen Ursprungs. Und eben dieselbe Lage hat das illyrische Jader (Zara). Aber ein Zeichen rechtlicher und politischer Unsicherheit bleibt sie doch, wie gerade die Beispiele aus diesen beiden klassischen Seeraubdistrikten zeigen. Andererseits hat es auch im griechischen Mutterland solche Ortslagen gegeben, die nicht immer wie Nauplia und Aegina schon ins 2. Jahrtausend zurückführen, so z. B. Epidauros, wo, wie schon bemerkt (s. o. S. 8), erst die spätere griechische Stadt des 1. Jahrtausends diesen ausgeprägten Vorgebirgstypus zeigt. Und umgekehrt fehlt es auch nicht an Beispielen in Kleinasien dafür, daß einwandernde Griechen sich landeinwärts und etwas vom Meere entfernt niederlassen. Freilich geschieht das dann vor allem an Plätzen, wo natürliche Hafenbildungen ins Land hereinführen. So liegt das äolische Kyme im innersten Winkel einer geräumigen Bucht und etwas vom Meere entfernt [1]) auf einem Hügel, der einen Paß in die fruchtbare Niederung des Hermos beherrscht. Den Charakter der griechischen Einwanderung in Kleinasien, der sich in dieser Lage ausprägt, bezeichnet treffend das antike Scherzwort, daß die Kymäer erst 300 Jahre nach der Gründung der Stadt entdeckt hätten, daß diese am Meere liege [2]). Freilich, nachdem sie diese Entdeckung gemacht hatten, hat die Stadt, wohl nicht zum Wenigsten dank ihres guten Hafens, eine große Bedeutung, wenn auch nur für kurze Zeit gehabt [3]). Und ähnlich wie Kyme liegt Kolophon zweifellos, wie der Name zeigt, eine rein griechische Ansiedlung [4]), hier in größerer Entfernung, 13 km, vom Meer am Rand einer großen Fruchtebene und zugleich am Ausgang einer langen Talsenke, die südwärts die Stadt mit dem Meere verbindet [5]). Auf diesem Wege sind die Ansiedler sicher gekommen, nachdem sie in der einzigen Hafenbucht, die sich zwischen Ephesos und Lebedos bot, gelandet waren. Wie in Kyme und Kolophon hat der gute und schon in vorgriechischer Zeit bedeutende Hafen von Ephesos (s. o. S. 17) früh die Ansiedler aus dem Westen ins Land hereingelockt. Und wie in den beiden vorgenannten Fällen haben sie auch hier sich nicht direkt am Hafen niedergelassen, sondern auf einer Berghöhe, die die Fruchtebene im Südosten des Golfes beherrschte [6]). Dabei gab es heftige Kämpfe

---

[1]) Ramsay JHS. II 276. Sayce ib. III 221. Pergamon I, 95. Pottier-Reinach, Myrina 47 ff. m. Plan II. Br. A. C. 1645.

[2]) Strab. C 622.

[3]) Münzprägung schon im 7. Jahrh. Pottier-Reinach a. a. O. 48.

[4]) Wilamowitz, Berl. Sitz.-Ber. 1906, 64.

[5]) Schuchhardt, Athen. Mitt. XI, 389 ff. m. Plan. Beil. zu S. 402.

[6]) Allerdings ist der Punkt, an dem die Griechen sich niederließen, nicht genau fixiert. Der dem Ajassolukhügel nordwestlich gegenüberliegende Kurutepe (Syrie) kommt nicht in Frage, da er zurzeit der Besiedlung noch eine Insel war oder jedenfalls in der Sumpfzone lag, wenn er auch vielleicht schon eine Halbinsel gebildet haben mag. Denn erst, nachdem der Kayster diesen Prozeß durch seine Schwemmassen vollbracht hatte, konnten diese sich südlich

mit der eingesessenen Bevölkerung, die zur Vertreibung der karischen Burgherren von Ajassoluk führten[1]. Um so bedeutsamer ist es, daß die griechischen Ansiedler nicht hier am Artemision und Hafen sich festsetzten, sondern südwärts über dem Fruchtland, auf das es ihnen allein ankam. Dazu stimmt es denn auch trefflich, daß bis auf die lydische Zeit Ephesos, wie Wilamowitz mit Recht betont hat[2], keine mehr als lokale Bedeutung gehabt hat.

So bezeichnend also die durch Natur und Geschichte gegebene Vorgebirgslage vieler griechischer Orte sein mag, man hüte sich zu schematisieren. Das Siedlungsbild ist so vielgestaltig wie der Boden selbst und dessen Bedingungen, von Natur gegeben, bleiben dann doch für die großen Zusammenhänge entscheidend. Und da tritt ergänzend zu dem geschilderten geschichtlichen Ablauf bis zum Beginn der archaischen Zeit in dem Gebiet, in dem der Schwerpunkt des Griechentums lag, an den Küsten der Aegeis, die schon so oft hervorgehobene natürliche Vermittlerrolle des Meeres hinzu. Bei starker Küstengliederung meist gebirgiger Landkörper mit den natürlichen Brückenpfeilern ungezählter Inseln dazwischen, läßt es von vornherein die Schiffahrtswege in viel höherem Maße, als es irgendwo sonst in der Welt der Fall ist, als die Verkehrswege schlechthin erscheinen. Diese Monopolstellung des ägäischen Meeres als Vermittler aller wirtschaftlichen und kulturellen Güter, mit dessen Beherrschung allein auch politische Macht und Einfluß sich ausdehnen konnten, ist der Grund zu der gewaltigen maritimen Entwicklung des Griechenvolkes. Und mit dieser erhalten in den folgenden Jahrhunderten der archaischen Zeit nach der Konsolidierung der hellenischen Stadtstaaten die Seehäfen ihre überragende Bedeutung im griechischen Leben, die dann auch notwendig technische und monumentale Ausgestaltung zur Folge hatte. Aber das siedlungs-

---

vorschieben. S. Benndorf, Forschung. in Ephesos I 23. Bürchner RE. Art. Ephesos 2779. An der Maßangabe des Herodot (I 26), nach der das älteste Ephesos 7 Stadien vom Artemision entfernt lag, haben wir keinen Grund zu zweifeln. Das Grabmal des Androklos, des mythischen Gründers eben dieser Stadt, wurde östlich vom Panhagia Dagh an der Straße vom magnesischen Tor zum Artemision gezeigt. So wird man, bis entscheidende Indizien dagegen sprechen, annehmen dürfen, daß die alte Jonierstadt südlich von diesem gelegen hat, indem ihre Akropolis der östliche Ausläufer des Koressos bildete (Keil, Führer durch Ephesos 1915, 10 ff.; BPhW. 1919 725). Dazu stimmt die Erzählung des Kreophylos bei Athenäus und des Strabo (C, 640 ff.) die deutlich zeigen, daß das griechische Ephesos (Smyrna) eben nicht unmittelbar an einer Landungsstelle lag.

[1]) Paus. VII 2, 7. Es ist das bleibende Verdienst von Curtius (Ges. Abhdg. I 242), den durch die ephesische Geschichte sich fortziehenden Gegensatz zweier ursprünglich getrennter und stammfremder Siedlungen herausgearbeitet zu haben, wenn auch an seinen Ausführungen jetzt im Einzelnen vieles veraltet erscheint. Die von der vorgeschichtlichen Stadt getrennte jonische Niederlassung ist von Wilamowitz (Berl. Sitz.-Ber. 1906, 65) mit Recht gegen Benndorf festgestellt worden. Er scheint allerdings mit Curtius die jonische Stadt am Eingang des Golfes beim späteren Hafen von Panhormos zu suchen. Dem widerspricht aber auch die Ueberlieferung (s. d. vorige Anm.).

[2]) a. a. O.

geschichtliche Bild, das durch Boden und Wanderungen bedingt, sich in der Vorzeit herausgebildet hatte, bleibt dafür die Grundlage. Zu seinen wesentlichsten Zügen gehört es, wie wir sahen, daß viele der Küstensiedlungen nicht unmittelbar am Meere lagen. Bei der weiteren Entwicklung mußten diese sich naturgemäß einen gesicherten Zugang zum Meer und damit zu wirtschaftlichem und politischem Aufschwung schaffen. Und so entsteht jener eigenartige, nur aus dem vielgliederigen politischen Organismus der Griechen verständliche Charakter vieler Seestädte, den ich als Epineiontypus[1]) bezeichnen möchte.

Von den mancherlei besonderen Bildungen, zu denen die enge Zusammengehörigkeit einer Stadt mit ihrem Epineion Anlaß gegeben hat, insbesondere von dem eigenartigen System der klassischen Epoche, das in der Vereinigung beider durch lange Verbindungsmauern diese Zusammengehörigkeit auch architektonisch in die Erscheinung treten ließ, wird noch im Verlauf der weiteren geschichtlichen Darstellung die Rede sein. Nur soweit dieser Typus gewisse allgemeine Gesetzmäßigkeiten der Entwicklung in sich birgt, ist er hier zu berücksichtigen. Aristoteles (Pol. VII 6) hat ihn als die ideale Verbindung der Stadt mit dem Meere bezeichnet. Das entspricht seinen antimaritimen und -kommerziellen Anschauungen. Es ist ihm dabei nicht entgangen, daß ein solcher getrennter Hafenplatz nicht zuweit von der zugehörigen Stadt entfernt liegen durfte, sollte er nicht eine politische Gefahr bilden. Und so fehlt es auch nicht an Beispielen aus der griechischen Geschichte dafür, daß das Epineion das Zentrum aufrührerischer Bewegungen oder der Stützpunkt feindlicher Mächte geworden ist. Aber noch eine andere immanente Gefahr lag für die Hauptstädte häufig in dem Vorhandensein eines Epineions, eine Gefahr, die desto größer war, je günstiger es wirtschaftlich lag, und zugleich eine, gegen die weder lange Mauern noch größte Wachsamkeit schützen konnten. Diese liegt in dem raschen Anwachsen der Bevölkerung der Hafenstädte gegenüber denen des Binnenlandes in Zeiten entwickelteren Verkehrs, das in neuerer Zeit das paradoxe Größenverhältnis, von Hafen- und Hauptstädten wie Neapel zu Rom, Antwerpen zu Brüssel, Amsterdam zum Haag hervorgerufen hat[2]). Bei den räumlich eng begrenzten Verhältnissen der griechischen Stadtstaaten mußte diese Entwicklung in vielen Fällen naturnotwendig zur wirtschaftlichen und politischen Bedeutungslosigkeit der Hauptstadt oder gar zu deren völliger Auf-

[1]) Das Wort Epineion hat immer die Bedeutung des Seeplatzes einer bestimmt umschriebenen Region, sei diese nun ein Stamm, eine Landschaft oder eine Stadt. Es ist bezeichnend, daß es kein lateinisches Wort dafür gibt. Wenn Hesych (u. d. W.) Epineion als kleinen Hafen paraphrasiert, so ist das durchaus unzutreffend. Was Canina sich dabei dachte, wenn er darunter einen künstlichen Hafen im Gegensatz zu Limen verstand (Annali 1840, 43), weiß ich nicht. Noch unverständlicher ist es, daß Dennis, Cities and Cemeteries of Etruria maritina I[2] S. 293 Anm. 2 ihm darin folgt und dazu Hesych heranzieht. Auch Suidas ist recht konfus.

[2]) Ratzel, Anthropogeographie [2] II 1912, 308.

saugung durch das Epineion führen. Es ist eine reizvolle Aufgabe die Entwicklungsgeschichte der griechischen Städte in diesen Beziehungen zum getrennten Hafenort zu verfolgen, dabei zu sehen, wie an einigen Orten der wirtschaftliche Aufschwung des Epineions die politische Machtergreifung nach sich zieht, wie anderswo politische Hemmungen oder agrarische Bedeutung, die dem merkantilen Aufblühen des Hafenplatzes die Wage halten, den Bestand der Hauptstadt sichern, wie endlich an dritten Orten, etwa wie in Korinth, zwei Epineia sich das Gleichgewicht halten, wozu dann noch die Lage an besonders günstigen Landstraßen sich gesellt[1]).

Aber der Prozeß, der noch vielfach vor der historischen Zeit liegt, und in dem sich die Städte ein oder mehrere Epineia sichern, zeigt auch selbst ein höchst interessantes Bild. Denn dabei kann man wieder unterscheiden, zwischen Orten, die, ursprünglich autonom, am Meere gelegen, später erst zum Epineion einer landeinwärts liegenden Stadt bei deren Blüte gemacht werden, wobei dann häufig mit dem Verlust der politischen Autonomie eine stärkere wirtschaftliche Blüte Hand in Hand geht, und solchen, die mit dem Vordringen des Einflusses der Binnenstadt ans Meer erst ausdrücklich als Epineion entstehen. Auch hier sei wieder Korinth aus der Fülle der Beispiele genannt, dessen östliches Epineion Kenchreai (s. o. S. 9), der frühen Entwicklung des Handels nach dem Osten entsprechend, an der Stelle einer alten vordorischen Ansiedlung lag, während Lechaion am korinthischen Golf und näher an der Stadt, wie schon sein Name sagt[2]), erst als Epineion des historischen Korinth mit dessen aufblühendem Handel nach dem Westen entstanden ist.

Ehe wir uns den Problemen zuwenden, die die weitere Ausbildung der Einzelzüge auf Grund des schon so mannigfachen Siedlungsbildes bedingen, sei noch ein Blick auf die außerhalb des Zentralgebietes der griechischen Kultur gelegenen Mittelmeerküsten

---

[1]) Belege für alle diese Fälle finden sich schon zahlreich in den in unserm Katalog aufgenommenen Orten. Um noch ein besonders markantes Beispiel zu geben, sei an Kolophon erinnert, dessen Epineion Notion, ursprünglich nichts weiter als der im Süden gelegene Hafen, wie der Name sagt — man vergleiche unser Norden (Schuchhardt a. a. O. 433) — im dritten Jahrhundert v. Chr. begonnen hat, nicht nur die wirtschaftliche und politische Bedeutung, sondern auch den Namen derselben zu usurpieren (s. darüber Schuchhardt a. a. O. 415; Buresch, Klaros 1889, 32). Liv. XXXVII 26 und Pol. XXI 48, 4 lassen diesen Doppelzustand deutlich spüren. Wenn Polybios von Kolophoniern, die Notion bewohnen, spricht, so gibt es eben noch andere, und wenn Livius noch Notion mit dem alten Namen nennt, aber Kolophon als das alte bezeichnet, so liegt darin, daß eben Notion das neue ist. Die Parteikämpfe, die schon im fünften Jahrhundert zur Festsetzung einer Partei im Epineion führen (Thuk. III 34) erinnern stark an athenische Vorgänge. Strabo C. 643 kennt nur noch ein Kolophon, eben das alte Notion. Und so geht es weiter bis auf Tacitus (Ann. II 54) und Pausanias (I 9, 7 und VII 5, 10). Bei Plinius (N. H. V., 116) herrscht infolgedessen heillose Verwirrung (dazu Buresch a. a. O.).

[2]) Curtius, Pelop. II 537 Anm. 85. Lechos in der Bedeutung Schiffslager ist allerdings nicht belegt und wäre erst aus Lechaion zu erschließen. Aber das häufige Naulochos legt diese Deutung nahe. Die Lage ist durch nichts weiter bestimmt, als durch die geringste Entfernung von der Stadt (s. o.).

verstattet. Da ist es vor allen Phönizien, dessen Bewohner ja so lange als das Seefahrervolk im Mittelmeer schon für die älteste Zeit angesehen worden sind. Auf die Frage nach dem Alter der phönizischen Seegeltung, die so viel umstritten ist, kann hier nicht eingegangen werden[1]). An sich bietet die phönizische Küste durchaus keine überaus günstigen Hafenbedingungen, wenn auch eine gewisse, von Natur vorhandene kantonale Gliederung[2]) frühzeitig eine Stadtstaatenentwicklung und einen in deren Gefolge entstehenden Seehandel nahelegen konnte. Die verhältnismäßig häufige Lage der phönizischen Städte auf dem Festland vorgelagerten Inseln bzw. Kaps kann hier jedenfalls nicht als Signatur eines Seefahrervolkes gelten. Sie ist vielmehr eine Sicherheitslage, wie wir diesen Typus auch bei den Griechen meinten auffassen zu müssen, vielleicht erwachsen aus dem Gegensatz zu anderen Stämmen, die vom Lande nachdrängten. Wenn auch die Phönizier verhältnismäßig früh und weiter westlich als die Griechen zur See ins Mittelmeer vorgedrungen sind, jedenfalls bereits in den ersten drei Jahrhunderten des ersten vorchristlichen Jahrtausends, so weist doch nichts darauf hin, daß etwa ihre Schiffahrt entwickelter gewesen wäre als die der Griechen des gleichen Zeitraumes. Ihre Handelsniederlassungen im Westen zeigen durchaus das Gepräge kleiner variabler Faktoreien. Erst unter dem Drucke der griechischen, politisch auftretenden Kolonisation auf Sizilien[3]), und dann unter der Aegide von Karthago, einsetzend mit der archaischen Zeit, haben sich dort größere, stationäre Zentren gebildet. Die Behauptung, daß die Phönizier die Erfinder des klassischen Kriegsschiffes, der Triere, gewesen seien[4]), widerspricht der literarischen Tradition und entbehrt jedes monumentalen Beweises

---

[1]) Ich stimme im Wesentlichen den ausgezeichneten, knappen Ausführungen von Mayr, Die Insel Malta im Altertum 1909, zu, der mit Recht betont, daß die Phönizier vor dem Ende der mykenischen Kultur als Handelsvolk keine große Rolle gespielt haben können.

[2])) Pietschmann, Geschichte der Phönizier 1889, 51 ff.

[3]) Thuk. VI, 2. Columba P. A. J. J., 233 ff. Mayr a. a. O.

[4]) Von Kroker, Arch. Jahrb. I, 108 ohne nähere Begründung aufgestellt, obwohl gerade er den Nachweis führt, daß die ersten Kriegsschiffe auf Didylonvasen auftreten. Da nun die herangezogenen Vasen sicher im ach en Jahrhundert entstanden sind, aber noch keine Trieren zeigen, wird die Ueberlieferung bei Thukydides (I 13) vom ersten Trierenbau des Korinthers Ameinakles in Samos dadurch nur bestätigt, wozu auch die Angabe des Herodot (III 44), derzufolge schon Polykrates 40 Trieren hatte, stimmt. Aber wer auch mit Kolbe (De Atheniensium re navali Berlin 1899, 2 ff.) auf Grund von Her. I 163 glauben will, daß die Trieren in Phokäa erfunden worden seien, für den phönizischen Ursprung spricht nichts. Die Sache ist ebenso griechisch wie der Name. Krokers Einwand, daß die Phönizier den Griechen das gleich abgesehen haben müßten, ist nicht stichhaltig. So etwas läßt sich nicht absehen. Die Römer haben auch erst ein modernes Kriegsschiff bauen können, als sie ein karthagisches Modell erbeutet hatten. Während die Athener im jonischen Aufstand 20 Trieren schicken konnten (Kolbe S. 4), hatten die Perser alias Phönizier noch 490 so gut wie keine. (IHS 1908, 209. Vgl. auch IHS. 1905, 145 ohne Widerlegung der von Pernice Athen. Mitt. XVII 304 ff. gegen Kroker gemachten Einwände).

Und auch die Ruinen der phönizischen Städte enthalten nichts, was mit Sicherheit vor die klassische Zeit zurückgeführt werden könnte. Wo wir ältere phönizische Ansiedlungen fassen können, auf Grund der literarischen Ueberlieferung wie auf Cypern [1]) und vielleicht Thasos fehlt es ebenso an monumentalen Belegen. Und wenn wir gelegentlich davon hören, daß die Phönizier durch die Natur des felsigen Bodens zur Anlage von steinernen Molen veranlaßt worden sind [2]), so glauben wir das gerne, aber wann das wirklich zuerst geschehen ist, wissen wir nicht. Die gegrabenen Häfen der Phönizier, die man auf Grund der Analogie zu Karthago, wo wir deren Entstehung im Lichte der Geschichte verfolgen können, für eine altphönizische Urzeit an verschiedenen Orten hat finden wollen, beruhen zumeist auf freier Phantasie [3]). Wo solche Anlagen wirklich außerhalb des griechischen Kulturkreises festgestellt sind oder vermutet werden dürfen [4]), gehören sie in die Einflußsphäre Karthagos und in die historische Zeit.

Südlich an das Gebiet der Phönizier grenzt das alte Kulturland der philistäischen Pentapolis. Hier ist keine einzige ausgesprochene Seestadt in älterer Zeit nachweisbar und die Küstenstädte behalten bis ins späte Altertum ihrer Hafenlosigkeit wegen, auch wenn sie unmittelbar am Meere liegen, den Epineiontypus, für den es, dem griechischen Epineion entsprechend, ein eigenes Wort, Majuma, gegeben hat [5]).

Aegypten hat bis zur Gründung von Alexandrien, so oft es einen regeren Austausch zur See mit den Gebieten anderer Kulturen im Norden suchte, die für die damalige Schiffahrt durchaus nicht unzugänglichen Nilmündungen benützt, ohne je einen eigenen See-

---

[1]) S. u. Kition und Salamis.

[2]) Claudios Jolaos bei Steph. Byz. u. Doros. s. a. u. Dora.

[3]) Kition u. Utica s. d. Der angeblich von den Phöniziern ausgegrabene Hafen an der Mündung des kleinen Flusses, den griechische Schiffer, weil er ihnen in alter Zeit als Zufluchtsstätte diente, Soonautes nannten, ist freie Phantasie und seine Existenz (Ainsworth I, 38 ff. Ruge, Petermanns Mitt. Ergzg.-Heft 94, 80) gründet sich auf nichts weiter als auf die aus dem Namen Heraklea erschlossene Anwesenheit der Phönizier und damit in Verbindung stehende rationalistische Ausdeutung der Kerberossage. S. a. u. Herklea Pontica.

[4]) S. Hadrumetum u. Tacapae.

[5]) Ritter, Erdk. XVI, 60 ff., Schürer, Gesch. d. jüd. Volkes II, 3. Aufl. 84. Benzinger RE. Art. Askalon. — Schürer a. a. O. 92 ff. Benzinger RE. Art. Azotos, s. a. Azotos-Parhalos auf der Mosaikkarte von Madeba ed. Palmer-Guthe Taf. VIII. — Benzinger RE. Art. Jamnia. Guérin, Judée II, 53. Schürer a. a. O. 98 ff. — Besonders lehrreich sind die Verhältnisse in Gaza, die hier im späten Altertum, wie sonst im griechischen Gebiet, die Antinomie von Epineion und Hauptstadt mit christlichem Einschlag zeigen. Denn das Epineion wurde durch Konstantin autonom gemacht, weil es gut christlich gesinnt war, zum Gegengewicht gegen den Hellenismus von Gaza. Julian gibt dann das Epineion an Gaza zurück, aber die Kirchenverwaltung blieb getrennt. Sozom. Hist. eccl. V 3. Schürer a. a. O. Über die Bedeutung von Majuma s. a. Starck, Gaza und die philistäische Küste, Jena 1852, 325.

hafen zu besitzen (über den angeblichen Pharaonenhafen vor Pharos s. o. S. 10) [1]).

Weiter im Westen fehlt es allzusehr an gesicherten siedlungsgeschichtlichen Beobachtungen älterer Zeit, die bestimmte Schlüsse erlaubten. Monumentale Reste von Hafenanlagen und Hafenbauten gibt es ebensowenig wie literarische Belege dafür.

II.

Das Emporion.

In den Hafenstädten der entwickelten griechischen Zeit und weiterhin im Hellenismus fortlebend, findet sich entweder in der Ueberlieferung bezeugt, oder in den Ruinen erkennbar, ein bestimmter, mehr oder weniger scharf umgrenzter Stadtteil am Hafen, das Emporion. Es ist ein charakteristisch griechisches Gebilde, dessen Bedeutung klar herauszustellen um so wichtiger erscheint, als seine reichste Ausprägung im attischen Emporion des Piraeus bisher allzu isoliert der Gegenstand der Forschung gewesen ist [2]). Gerade darum ist es notwendig das Problem einmal in seiner Gesamtheit zu behandeln, und daß diese Behandlung hier vor die Anfänge der geschichtlichen Entwicklung der Hafenbaukunst gestellt wird, rechtfertigt sich aus zweierlei Gründen. Einmal ist das Emporion tatsächlich ein wesentliches Element des griechischen Stadtlebens, so daß Isokrates es geradezu als Charakteristikum einer griechisch kultivierten Stadt aufführen kann [3]). Zum andern aber bietet sich die Erklärung für diese seltsame Erscheinung nur in den urtümlichen Vorstufen der entwickelten Polis, die im vorigen Kapitel skizziert worden sind.

Nur vom allgemeinen Wesen, nicht von der besonderen Ausgestaltung des Emporions soll hier die Rede sein. Die letztere wird in den geschichtlichen Abschnitten ihre jeweilige Berücksichtigung finden. Drei Probleme sind es, die zur Erörterung stehen: Erstens die allgemeine Lage und Umgrenzung des Emporions, zweitens die Frage nach seinem geschichtlichen Ursprung und endlich die nach seinem wesentlichen Gehalt, der auch sein Fortleben in späterer Zeit bedingt.

Als ein von der eigentlichen Stadt gesonderter Platz tritt uns das Emporion in einer verhältnismäßig nicht geringen Zahl griechi-

---

[1]) Evans, the Palace of Minos, 1921 S. 292.

[2]) Ulrichs, Reisen u. Forsch. II, Berlin 1863, 184. Boeckh, Staatshaushalt I 3. Aufl. 75. Judeich, Topographie von Athen, 1905, 393 ff. Wachsmuth RE. Art. Emporion.

[3]) Euag. 47.

scher Städte noch erkennbar entgegen. In den meisten dieser Fälle liegt es außerhalb der Stadtmauer am Hafen, so im euböischen Chalkis, wo wie wir hören, ein Tor vom Emporion auf den Marktplatz führt[1]). In Thasos tritt die Stadtmauer des 5. Jahrhunderts östlich des in den Mauerring einbezogenen kleineren Hafens vom Ufer zurück, um einen 50—100 m breiten Landstreifen außerhalb zu lassen, der erst in römischer Zeit mit Gräbern besetzt wurde, vorher aber einen bestimmten Gebrauchswert für die Stadt gehabt haben muß[2]). In Eretria findet sich ein ganz ähnlicher, etwa 100 m breiter, aber ziemlich langgestreckter Uferraum, den die Stadtmauer, mitten vor dem Stadtgebiet in besonderer Absicht zurückgezogen, freiläßt[3]). Ein 40—50 m breiter Uferstreifen, der auch hier keine andere Aufgabe gehabt haben kann, begleitet die Stadtmauer in ihrer ganzen Länge am Rande des Hafens in Iasos[4]). Ein breites mit Quais ausgebautes Emporion ließ anscheinend die Stadtmauer am Hafen des böotischen Anthedon außerhalb liegen[5]). Im benachbarten Larymna lag ähnlich wie in Thasos am Rande des außerhalb der Mauer gelegenen Hafens ein geräumiger, durch die zurückgezogenen Stadtmauern freigelassener Platz. Im sizilischen Naxos lag das Gebiet am Hafen, in dem die Statue des Apollon Archegetes stand, außerhalb der Mauern[6]). In diesem Zusammenhang erscheint die Tatsache verständlich, daß das Delphinion in Milet, dessen Ursprünge bis in die archaische Zeit zurückgehen[7]), in dieser Blüteepoche außerhalb der Stadtmauern, aber an der Löwenbucht entstand, die immer der geschützteste und damit der Haupthafen von Milet gewesen sein wird. Es lag eben im Emporion außerhalb der Stadtmauern und keinesfalls darf daraus geschlossen werden, daß in jener Zeit die Löwenbucht nicht schon der frequentierteste Hafen gewesen sei[8]).

Anderswo finden wir das Emporion als einen festbegrenzten Raum innerhalb des Mauerringes, wo dieser das Hafengebiet einschließt, aber doch von der übrigen Stadt gesondert, so vor allem im Piraeus. Hier sind uns die Grenzsteine, die das Emporion abtrennten, z. T. erhalten, und es ist wahrscheinlich, daß das Gebiet

---

[1]) Ps.-Dikaiarch, Descr. Gr. I, 28 (Geogr. Graec. Min. I, 105). Wachsmuth, Stadt Athen II, 119, Anm. 1. Ulrichs a. a. O. II 197. 213 ff. Lag hier wie in Milet das Delphinion (Plut. Tit. 16)? Weiteres s. u. Chalkis.

[2]) S. u. Thasos.

[3]) S. u. Eretria.

[4]) S. u. Iasos.

[5]) S. u. Anthedon u. Larymna.

[6]) S. o. S. 16. Rizzo, Naxos Siciliota, 1894, 106. Freeman-Lupus, I 281. Columba, Port. ant. It. ins. 322 Anm. 2., der richtig gegen Holm bemerkt, daß aus Tukydides' Ausdrucksweise nicht geschlossen werden darf, daß der Altar früher im Stadtgebiet gelegen hätte. Die Legende lautete natürlich so, daß er dort stand, wo die ersten Griechen sich niedergelassen hatten. Vielleicht lag ursprünglich wirklich eine griechische Faktorei vor den Toren der einheimischen Siedlung, die ja vor den Griechen dort bestanden haben muß und zwar an der Stelle der späteren griechischen Stadt (Polyän. V 5. Diod. XIV 88).

[7]) Delphinion, S. 407 ff. Wilamowitz Gött. gel. Anz. 1914, 68.

[8]) So Wilamowitz a. a. O.

innerhalb dieser Grenzsteine von einer Umfassungsmauer umgeben war [1]). Auch der Handelshafen in Karthago war durch eine besondere Mauer von dem übrigen Stadtgebiet getrennt [2]). Und das Gleiche findet sich wieder am andern Ende der antiken Welt, in Olbia, wo ein Getreidemagazin und ein Deigma als in einem besonderen, durch einem Torbau zugänglichen Bezirk liegend in einer Bauinschrift des 3. vorchristlichen Jahrhunderts genannt werden [3]). Endlich nennt das Emporion als einen bestimmten, doch irgendwie umgrenzten Platz Strabon in Alexandrien [4]) und als Stadtteil kennen wir es auch in Puteoli (1. Jahrh. v. Chr.) [5]).

Diese aus den Monumenten und der Ueberlieferung sich ergebende Stellung des Emporions als eines gesonderten, womöglich außerhalb des Stadtbezirkes gelegenen Gebietes, das, wo die Verhältnisse dazu zwingen, es in den Kyklos hineinzuziehen, durch eine Mauer vom übrigen Stadtgebiet abgegrenzt wird, wird gelegentlich noch unterstrichen, wenn das Emporion kontrastierend zur eigentlichen Stadt genannt wird. So drückt sich Demosthenes bezüglich Aeginas aus [6]): Der große Rheder Lampis hat dort Stadt und Emporion angelegt. Noch stärker betont diesen Kontrast, geradezu als einen zwischen zwei Rechtsgebieten, ein Dekret der Histiäer für Sinope aus der zweiten Hälfte des 3. Jahrhunderts [7]), in dem der Demos von Histiäa mit Einschluß der Enoiken den Sinopeern Sicherheit und Asylie garantiert, mögen sie nun in die Stadt o d e r in das Emporion kommen, das der Demos der Histiäer besitzt. Die Ruinen lassen durchaus die Möglichkeit anzunehmen, daß dies Emporion außerhalb der Stadtmauer gelegen hat [8]). Am deutlichsten ausgeprägt aber ist diese Antithese in mehreren Inschriften aus T a n a i s am schwarzen Meer [9]). In diesen wird offenbar staatsrechtlich zwichen Politen und Emporoi unterschieden, wobei die ersteren als Griechen, die andern als Tanaiten bezeichnet werden. Daß dieser Gegensatz auch einen lokalen Unterschied bedeutet, wird wahrscheinlich, wenn es gelegentlich Stadt (Polis) und Emporion heißt, aber zweifelsfrei bei einem Blick auf den Plan des damaligen Tanais [10]), der die rings von Mauern umgebene Stadt durch einen beträchtlichen Zwischenraum vom Meeresstrande getrennt zeigt.

---

[1]) Judeich a. a. O.

[2]) S. u. Karthago. Meltzer II, S. 213. App. Lib. 96.

[3]) Latyschew, Inscr, Pont. Eux. I Nr. 16 B. Z. 49.

[4]) Strabo C 794.

[5]) Cic. ad Att. V, 2, 2. CIL. X 1698.

[6]) Geg. Aristokrates 211.

[7]) IG. XII, 9, 1186.

[8]) S. u. Histiäa.

[9]) Zusammengestellt bei Poland, Geschichte des Griech. Vereinswesens 1909. Liste E 27 a. In den Inschriften Latyschew II 423, 427, 428 wird Emporion offenbar als Gesamtbezeichnung des Ortes gebraucht (vgl. Strab. C 310 u. 493), Dagegen 434 Polis vielleicht im selben Sinne. Polis und Emporion 430, 432, 433.

[10]) Minns, Scythians and Greeks 1913, 568.

Trotzdem dies letztgenannte Beispiel einer späten Epoche angehört, so ist es doch hier am Rande der antiken Kulturwelt ein Beleg für eine sonst vielfach verschollene Entwicklungsstufe der Vorgeschichte des griechischen Emporions, von der nur noch geringe Spuren sich erhalten haben. Der Handel mit primitiven Völkern steht im Zeichen einer gewissen Rechtsunsicherheit. Das gegenseitige Mißtrauen, das die beiden Parteien beherrscht, denen häufig auch das Verständigungsmittel der Sprache fehlt, tritt am krassesten zutage in jener Art des Tauschhandels, von der Herodot (IV 196) aus karthagischer Quelle zu berichten weiß. An einer Stelle der libyschen Küste am atlantischen Ozean laden die karthagischen Kaufleute ihre Waren am Strande aus und ziehen sich dann auf ihre Schiffe zurück, von denen aus sie den Eingeborenen ein Rauchsignal geben. Diese kommen darauf an den Strand und deponieren dort soviel Geld, wie sie als Preis für die angebotenen Waren für angemessen erachten, dann ziehen sie sich ihrerseits zurück usf., bis Ware und Preis sich die Wage halten. Dies Beispiel [1]) illustriert trefflich Verhältnisse, wie wir sie in ähnlicher Weise vielerorten voraussetzen dürfen. Für uns von Bedeutung ist daran die Anerkennung eines gewissermaßen neutralen Austauschplatzes zwischen beiden Parteien, dessen Unverletzlichkeit sich bei dem geschilderten Vorgang von selbst versteht. Von hier aus führt eine Brücke zu dem religiösen Schutz der Handelsplätze in urtümlicher Zeit, den wir schon gelegentlich, namentlich im Hinblick auf Ephesos gestreift haben (s. o. S. 17). Wie spät diese Vorstellungen fortwirken, zeigt sich darin, daß Delos in archaischer Zeit und dann wieder zu Beginn der hellenistischen unter dem Schutze seines Heiligtums, sich zu einem der zentralen Handelsplätze der antiken Welt entwickeln konnte. Hier konnte einmal, noch ehe die Insel zum Spielball des politischen Ehrgeizes Athens wurde, und dann wieder nach dessen Ausschaltung ein großes Emporion und ein blühendes Gemeinwesen erwachsen, ohne Akropolis und ohne schützende Mauern, nur durch den religiösen Nimbus und die Weihe des Heiligtums gesichert [2]). Diese wurde selbst von den Seeräubern geachtet und respektiert [3]).

Nicht nur die örtliche Lage, auch die dadurch bedingte Neutralität wird maßgebend für die Wahl des tripolitanischen Küstenplatzes Charax gewesen sein, an dem sich ein blühender Tauschhandel

[1]) Prof. Wilcken verweist dazu auf Philostrat, Apoll. Tyan. VI, 2 und die in Fabricius' Ausgabe des Periplus Maris Erythraei (1885) S. 166 aufgeführten Stellen. Diese Beispiele zeigen, daß solche Dinge nichts Singuläres waren.

[2]) Von irgendeiner Stadtbefestigung ist in Delos nicht die geringste Spur zutage gekommen. Und eine von Natur als solche gekennzeichnete Akropolis ist im Stadtgebiet nicht vorhanden. Die delische Polis der frühhellenistischen Zeit legte konsequenterweise die Verwaltung ihrer Finanzen in die Hände des Gottes. Von einem Tempelstaat kann man darum nicht reden.

[3]) Die römischen Kaufleute nützten dann freilich diese Sachlage für ihr pénétration pacifique aus. Das war der Nachteil, den der nicht auf politischer Grundlage ruhende Schutz des Gottes mit sich brachte.

zwischen Puniern und kyrenäischen Griechen entwickelte[1]). Solche Emporien ohne Siedlung, wie wir sie aus der angeführten Herodotstelle erschließen können, werden vielfach den Anfang der Handelsbeziehungen begleitet haben. Noch in später Zeit finden wir für die Insel Mole (Pontikonisi bei Kreta) den seltsamen Vermerk[2]), daß sich dort eine Agora befand, das heißt doch wohl ein durch die Lage gewissermaßen als neutral bezeichneter Austauschplatz.

Im überwiegenden Teil der griechischen oder vom griechischen Einfluß berührten Länder war ja eine Auseinandersetzung mit fremden Stämmen anderer Sprache erforderlich. Es ist nun bezeichnend für das besondere Wesen der griechischen Kolonisation, daß diese mit festorganisierten politischen Gebilden auftritt. An sich waren zweierlei Möglichkeiten vorhanden. Entweder konnte die griechische Kolonie im Anschluß an eine einheimische Siedlung erwachsen, oder aber sie konnte als selbständige Neubesiedlung auftreten. Auch im ersteren Falle ist eine einfache Verschmelzung mit dem eingebornen Element auf Grund sofortigen räumlichen Zusammenwohnens kaum zu erweisen. Der Versuch ist allerdings gelegentlich gemacht worden — im sizilischen Naxos (s. o. S. 16 u. 29) ist das geschehen, aber von Dauer war er nicht. Im allgemeinen läßt sich vielmehr eine örtliche Trennung konstatieren, und zwar sowohl in den alten Kolonialgebieten des griechischen Ostens, wie in den jüngeren außerhalb desselben. Aus dem ersteren wurde schon des Beispieles von Halikarnaß gedacht (s. o. S. 20). Es ist kein Zufall, daß hier später der Markt und das Handelszentrum der Stadt des Maussolos im Grunde der Bucht zwischen der griechischen und vorgriechischen Ansiedelung gelegen war, eben dort, wo sich naturgemäß der älteste Handelsplatz in neutraler Zone zwischen beiden entwickeln mußte[3]). Ein weiteres Beispiel bietet Samos. Hier lag eine alte karische Siedlung auf der Astypalaia genannten Höhe im Grunde der Hafenbucht. Diese wird durch zwei Vorgebirge westlich und östlich davon gebildet. Auf dem westlichen, einer breiten, nur 400 m vorspringenden Halbinsel, die einen niedrigen Hügel trägt, haben sich vermutlich die ersten griechischen Ansiedler niedergelassen. Es führte nach dem an seinem Westfuße mündenden Bach den Namen Chesias[4]) und seine Höhe diente wohl als griechische Akropo-

---

[1]) Strab. C. 836. Ueber die Lokalisierung s. Tissot, Géogr. de l'Afrique Romaine I, 220.

[2]) S. M. M. 336. Bursian II, 553 vgl. dazu Peripl. Mar. Erythr. IX.

[3]) Vitr. II, 8, 13. Newton, a. o. O., wohl richtig gegen Bürchner RE. Art. Halikarnaß. S. a. Noack, Athen. Mitt. 1900, 270.

[4]) S. den Plan von Fabricius, Athen. Mitt. IX, Taf. 7, und Bürchner, Das jonische Samos, Progr. Amberg 1892, 33. Wilamowitz, Berl. Sitz.-Ber. 1904, 931 hat den Chesios auf Grund von Nikander Alex. 148 u. Schol. nach dem Westen der Insel an den Fuß des Kerki verlegt, wohl mit Unrecht. Denn ebensogut wie Strabo den ganzen Berg als Ampelos bezeichnet, konnte auch der Name Kerketeus ausgedehnt werden, zumal in dichterischer Sprache. Dafür daß die vorgriechische Siedlung nicht in Tigani gelegen habe, ist kein Anhaltspunkt gegeben. Der auch in vorgriechische Zeit zurückgehende, wie Wilamowitz

lis[1]). Das Verhältnis der beiden sich gegenüberliegenden Orte hat auch seinen staatsrechtlichen Ausdruck gefunden. Spätestens in Polykrates' Zeit wuchs dann ein neuer dritter Stadtteil, vielleicht Aeschrion geheißen[2]), wohl im Norden, mit der beherrschenden Ampelosburg dazu. In der Niederung zwischen den Burgen lag später die Agora, wahrscheinlich dicht am Hafen[3]), ähnlich wie in Halikarnaß, hier wie dort in der ursprünglich neutralen Zone zwischen beiden Siedelungen.

Bedeutsamer für die Entwicklung des Emporions noch ist das höchst eigenartige Gebilde, das an der spanischen Ostküste in archaischer Zeit erwachsen, schon im Altertum zu nachdenklicher Betrachtung angeregt hat, das spanische Emporion[4]). Hier bestand zweifellos schon eine iberische Ansiedlung, als die ersten Kolonisten aus Massalia sich auf einer kleinen Insel unmittelbar nördlich von ihr niederließen. Diese vorgriechische Ansiedlung nahm einen 30 m hohen Hügel ein, an dessen Ostfuße eine niedrige Landzunge einen natürlichen Hafen schützte[5]). Die Gründung der griechischen Kolonie auf der Insel fand nach Ausweis der Funde um die Mitte des 6. Jahrhunderts statt[6]). Ihre Nekropole liegt auffälligerweise auf einem kleinen Küstenvorsprung am Südende des iberischen Burghügels, während es doch das Natürliche gewesen wäre, dieselbe gegenüber der Insel an der Mündung eines Baches oder jedenfalls näher an der Inselstadt, etwa auf der Landzunge

selbst betont, ungriechische Artemiskult hat seine Stätte in der Stadt. Chesios ist allerdings kein griechischer Name, aber Astypalaia bisher auch nicht als solcher erklärt. Für Wilamowitz' Anschauung spräche freilich das Fehlen der Phyle Astypalaia in den Inschriften (Schede, Athen. Mitt. 1919, 19). Dann müßte man sich den Prozeß gerade umgekehrt denken. Das Vorgebirge, auf dem die Griechen sich niederließen, wäre dann Astypalaia und Chesias ein anderer Stadtteil, etwa um die bisher Astypalaia genannte Höhe. Im wesentlichen kommt das auf dasselbe heraus.

[1]) Fabrizius, Arch. Anz. 1889, 39. Schol. ad. Call. III, 233, Etym. Magn. u. Astypalaia. Bürchner a. a. O. 27. Den Scholiasten eines Irrtums zu zeihen, wie es Guérin, Description des îles de Patmos et de Samos, 154 tut, ist unberechtigt. Wird uns doch ein Stadtteil Chesia auch vom Etym. Magn. ausdrücklich bezeugt.

[2]) Her. III 26 u. 39. Guérin a. a. O. 183.

[3]) Guérin a. a. O. 206.

[4]) Strab. C 159 ff. Liv. XXXIV, 9. Steph. Byz. u. Indike. Hübner CIL. II, 615. Thalheim RE. u. Emporion. Schulten, N. Jahrb. 1907, 334 ff. Annuari (Institut d'Estudis Catalans) 1908, 150 ff. 558 ff. 1909, 706 ff. Frickenhaus, Bonn. Jahrb. 1909, 17 ff. Paris, Arch. Anz. 1912, 437 ff. Ders. Rev. arch. 1916 II, 329 ff., 1917 I, 108 ff. (mir durch die Freundlichkeit des Herrn Prof. Freiherrn v. Bissing zugänglich). S. Plan bei Frickenhaus a. a. O. Paris 1916, S. 342.

[5]) Frickenhaus hat versucht zu erweisen, daß es keine vorgriechische Indiketenstadt gegeben habe. Tatsächlich wird die Existenz derselben von den Quellen nicht ausdrücklich bezeugt. Denn das Zeugnis des Steph. kann dafür nicht angeführt werden. Die erhaltene Anlage auf dem Hügel ist erst römischen Ursprungs. Aber Paris, der sich mit Recht gegen Fr. wendet, hat schon hervorgehoben, daß dabei ältere Bauteile Verwendung gefunden haben. Abgesehen davon ist es aber überhaupt ganz undenkbar, daß, nachdem die Griechenstadt sich auf dem Lande gebildet hatte, sie die Ansiedlung von Indiketen auf der Burghöhe darüber geduldet hätte.

[6]) Frickenhaus a. a. O. 24.

südlich vom Hafen am Fuße jenes Hügels anzulegen[1]). Nun bezeugt Strabo in seiner durch starke Verkürzung der zugrunde liegenden Quelle verwirrten Notiz[2]), das irgendwann einmal die Bachmündung als Hafen benützt worden sei. Das kann natürlich nur auf die Zeit bezogen werden, als die Griechenstadt noch auf der Insel gegenüber lag. Hier also war zunächst einmal das Emporion, der Tauschplatz mit den Eingeborenen. Darum konnte auch die Nekropole nicht dort liegen. Aber warum legte man sie dann nicht auf dem Landvorsprung des Hafens an? Die Erklärung wird dieselbe sein. Auch hier wird ein Emporion für den Verkehr mit den Einwohnern der Indiketenstadt auf dem Hügel darüber gelegen haben. An diese Stelle aber ist um die Mitte des 5. Jahrhunderts[3]) die griechische Stadt von der Insel verlegt worden. Das kann nur geschehen sein, um sich den natürlichen Landeplatz am Hafen zu sichern, an dem sich schon vorher der hauptsächliche Verkehr abgespielt haben wird. Die Polis siedelt hier an die Stelle über, die ihr einst als Emporion gedient hatte; daß unter den zahlreichen gleichartigen Siedlungen gerade ihr der Name Emporion gegeben wurde, ist wohl kein Zufall. Den Grund für die Anlage einer solchen festen Polis an den Hafenplätzen selbst gibt uns Strabo[4]), wenn er sagt: „Die Massalioten ummauerten diese (die südfranzösischen) Kolonien, um das Meer frei zu haben, gegen die darüber wohnenden Barbaren, die das Land behielten“.

Noch mehrfach lassen sich solche Doppelsiedlungen nachweisen, z. B. im illyrischen Salonae, wo scheinbar eine ummauerte griechische Stadt durch einen erheblichen Zwischenraum von der einheimischen Burg getrennt lag, die später das Zentrum der römischen Stadt bildete[5]). Auch hier muß natürlich der Handels- und Austauschplatz in der Ebene dazwischen und am Hafen gesucht werden. Auf das Beieinanderwohnen dreier getrennter Stämme scheint die

---

[1]) S. den Plan bei Frickenhaus.

[2]) Das hat schon Schulten a. a. O. 337 hervorgehoben und den Flußhafen für den der Inselstadt erklärt.

[3]) Frickenhaus a. a. O. S. 20. Auch die sonderbaren, von Livius berichteten Vorsichtsmaßregeln im Verkehr mit den Eingeborenen, unter denen ich freilich nicht mit Fr. andere als die Indiketen des Burghügels verstehe, was zu begründen hier zu weit führen würde, illustrieren die geschilderten Verhältnisse trefflich.

[4]) Strab. C 184.

[5]) Ueber die griechische, früher fälschlich „via munita“ genannte Festungsmauer von Salonae s. Bull. Dalm. 1910, 3ff. u. 135 ff. Das frühe Eindringen des griechischen Handels beweist der Fund einer korinthischen Pyxis (Jelic-Vulic, Guida di Spalato e Salona, Zara 1894, Taf. 12). Die Ausgräber (Bull. Dalm. 1901. Guida S. 18) haben geglaubt in dem Hügel mitten an der Nordseite des römischen Stadtgebietes die griechische Akropolis erkennen zu dürfen. Aber die dort aufgedeckte vorrömische Mauer weist im Gebrauch vom Mörtel nicht auf griechischen Ursprung und kann kaum älter sein als das 2. Jahrh. Mit dem Eindringen der römischen Elemente verschiebt sich dann der Schwerpunkt der Stadt nach dem Osten, wie so vielfach die Römer das einheimische Element gegenüber den Griechen stärkten.

eigenartige Stadtanlage im epizephyrischen Lokroi hinzudeuten[1]), wo dann wieder ursprünglich die Niederung an der Küste und Landstraße unter den drei Burghügeln das gemeinsame Emporion abgegeben hätte. Noch für mehrere Orte ist diese räumliche Scheidung oder die Ansiedlung stammfremder Elemente vor den Toren einer griechischen Stadt nachweisbar[2]), ohne daß das hier für uns von Belang wäre. Nur ein Fall, der stark an das erinnert, was wir in Tanais fanden, (s. o. S. 30) sei hier genannt. In Epidamnos-Dyrrhachion lag die Stadt von jeher im Südteil des langgestreckten Felsrückens, der nur im Norden und Süden durch zwei Nehrungen mit dem Lande in Verbindung steht. Eine wesentliche Verschiebung des Stadtgebietes scheint im Altertum nicht eingetreten zu sein, obwohl dies langsam durch die Versandnng des alten Hafens an der südlichen Nehrung etwas südwärts gedrängt worden sein mag[3]). Die Doppelnamen, die schon im späteren Altertum zur Annahme einer verschiedenen Ortslage führten, werden jetzt wohl mit Recht als nebeneinander bestehende griechische und illyrische Bezeichnungeu ein und derselben Stadt angesehen[4]). Wenn dem so ist, könnte man annehmen, daß Illyrier hier schon vorher gesessen hätten und der alte einheimische Name sich später wieder durchgesetzt habe. Nun aber kennen wir Epidamnos als ein rein griechisches Staatswesen (Arist. Pol. II, 4, 13; III, 11, 1; V, 1, 3) und der Gegensatz zu den umgebenden Stämmen wird uns beweglich geschildert (Thuk. I, 24). Auch die Ortslage selbst läßt deutlich erkennen, daß man sich vor diesen sichern wollte. Epidamnos ist zweifellos eine rein griechische Niederlassung im unkultivierten Barbarenlande, deren Ziel und Bedeutung es war, den Tauschhandel zwischen den griechischen Industrieprodukten und illyrischen Rohstoffen zu vermitteln[5]). Andererseits macht die Existenz des später durchdringenden illyrischen Ortsnamens das Vorhandensein eines zum mindesten von den Illyriern stark besuchten Platzes unmittelbar bei der Stadt sicher. Es ist sehr wohl möglich, daß auch eine Siedlung illyrischer Emporoi sich

[1]) Röm. Mitt. V 161 ff. m. Pl. Eine vorhellenische Siedlung hat Orsi (Notizie degli scav. 1902, 39 ff.) aufgedeckt, s. a. Nissen II, 953.

[2]) Für das Emporion benachbarte Dianion vermutet von Hübner RE. u. d. W. In Selinunt: Cavallari, Arch. stor. Sic. N. S. VII, 1883, 72.

[3]) Ps. Skyl. 26. Paus. VI, 10, 8. Tac. Hist. II 83. App. Civ. II 39. V 60. Dio Cass. XLI, 49. Polyän. IV, 11. Polyb. II, 9. Plaut. Men. 258 ff. Heuzey-Daumet, Mission arch. de Macédonie, Paris 1876, 349 ff. m. Pl. Philippson RE. Art. Dyrrhachium m. Pl. Schrift. d. Balkankommission VIII, 32 ff. m. Pl. G. Veith, Der Feldzug von Dyrrhachium, Wien 1920, 44 ff., 169 ff.

[4]) Philippson a. a. O. Allerdings liegt für Dyrrhachium, worauf Wilamowitz hinweist, eine griechische Etymologie auf der Hand, noch dazu eine, deren Bedeutung in der gefürchteten akrokeraunischen Gegend nur zu verständlich wäre. Wilhelm Schulze jedoch erwidert mir auf meine Anfrage freundlichst, daß ihm der griechische Ursprung des Namens keineswegs beweisbar scheint, da wirkliche Analogien fehlen. Der Klang ist jedenfalls ungriechisch und die Möglichkeit des illyrischen Ursprungs kann, wie er mir versichert, von linguistischer Seite zugelassen werden. Unter Hinweis auf die im Text angeführte Erzählung des Appian möchte ich deshalb an dem illyrischen Ursprung festhalten.

[5]) Philippson a. a. O.

vor den Toren der griechischen Stadt bildete ähnlich der der Tanaiten. Der Hafen jedenfalls, an dem ein solches Emporion zu suchen wäre, lag außerhalb der Mauern (Polyb. a. a. O.). Eine direkte Bestätigung dieser Auffassung bietet Appian (Civ. II, 39), dessen Erzählung als einziger historischer Kern eben gerade das Verhältnis von Epidamnos gleich Stadt und Dyrrhachium gleich Hafenviertel zugrunde liegt.

Wo die Verhältnisse im Kerngebiet der griechischen Kultur nicht dazu zwangen, durch die Auseinandersetzung mit Fremden jenen eigentümlichen Doppelsiedlungstypus zu schaffen, von dem bisher die Rede war, führten andere Gründe zur Anlage des Handelsplatzes außerhalb der Stadt. Diese sind in erster Linie neben den schon eingangs gestreiften allgemeinen Anfangsbedingungen der Handelsentwicklung die besondern Formationen des Bodens, auf dem die griechischen Städte erwuchsen. Die Phäakenstadt mit ihrer Beschränkung auf ein Felskap, die das eigentliche Hafen- und Handelsgebiet auf dem dieses mit dem Lande verbindenden Isthmus (s. o. S. 13) außerhalb des Mauerringes liegen läßt, ist nicht das Bild eines vereinzelten Falles, sondern ein Typus. Solche detachierten Kaps, wie das, auf dem sie vorgestellt ist, können verschiedenen geologischen Ursprungs sein. Entweder sind sie eigentlich Inseln, die durch Flußalluvionen oder thalassogene Schwemmassen mit dem Lande in Verbindung getreten sind. Oder aber sie sind (an Abrasionsküsten) die stehengebliebenen Vorsprünge härteren Gesteins, zu deren beiden Seiten das Meer an weicheren Landmassen seine zerstörende Wirkung geübt hat. In beiden Fällen zeigen sie im allgemeinen für die Schiffahrt ungünstigere Landungsbedingungen als die Ufer der sie mit dem Lande verbindenden Isthmen. Denn diese bestehen entweder aus weicherem Schwemmmaterial oder haben schon von Natur die dem Innern von Abrasionsbuchten eignen, sanft geschwungenen Strandlinien [1]). Außerdem aber liegen natürlich auch die windgeschütztesten Stellen unter der Deckung der Stadtvorgebirge selbst am Isthmus. Auf diesem entwickelte sich also auch der mit dem Seeverkehr eng verbundene Handelsplatz. Gewiß hätte man ihn in die Befestigung einschließen können. Aber im allgemeinen waren dazu unverhältnismäßig lange Mauerstrecken auf schmalem Gebiet erforderlich [2]). So kamen die natürlichen Bedingungen des Bodens hier vielfach denen eines primitiven Handels entgegen. Nur ein Beispiel für viele sei genannt: Im messenischen Methone lag noch am Ende des 3. Jahrh. das eigentliche Hafengebiet und das Emporion, an dem sich der Handel abspielte, außerhalb der Mauer am Ansatz des Felskaps, das die Stadt trug [3]).

---

[1]) Phillippson, Das Mittelmeergebiet[2], 1907, 63ff.

[2]) Es wird hier natürlich nur das Allgemeinste der Entwicklung gestreift, jeder Fall hat sein besonderes Gesicht, und eine Regel kann nicht gegeben werden. Weiteres s. Kapitel IV.

[3]) Das geht aus der Erzählung des Paus. IV, 35, 6 einwandfrei hervor, und die Ruinen geben die Bestätigung. Vgl. den Plan Exp. de Morée I, 12,

In allen bisher behandelten Fällen findet sich ein gemeinsamer Grundzug, der sie mit dem eigentümlichen Wesen des entwickelten griechischen Emporions verbindet: Das Bestehen eines gewissermaßen exterritorialen Raumes vor dem eigentlichen Stadtgebiet, der dem Handelsverkehr, insbesondere dem Seehandel dient. Dabei schien es bisweilen (Tanais, Epidamnos), als sei dieses Emporion, wie wir es nennen dürfen, von der griechischen Stadt aus exterritorial, und als Gesamtgebiet ein eignes Territorium der fremden, handeltreibenden Bevölkerung gewesen. Das war wohl möglich, solange diese Fremden im wesentlichen einheimische Kaufleute einer Region und eines Stammes waren, wie in Illyrien und Skythien, also in allen jenen Orten, in denen die griechische Polis als Fremdkörper auftrat und zugleich den gesamten Handel nach dem Ausland ohne eine andere konkurrierende Schiffahrt daneben übernahm. Nicht aber stand diese Möglichkeit offen bei einem stärkeren internationalen Verkehr nach verschiedenen Richtungen, wie er sich in der archaischen Zeit in vielen Orten der engeren griechischen Kulturwelt entwickelte. Dazu kam noch ein anderes. Während dort die griechische Polis auf fremden Gebiete sich einnistet, sich überhaupt erst nach und nach ein eigenes Territorium schaffen mußte, war hier ein solches in einem gewissen Umfange immer vorhanden. Bei dem Zusammentreffen beider Bedingungen ergab sich deshalb von vornherein, daß es sich hier nur darum handeln konnte, besondere Rechtssicherheit und besondere Rechtsbedingungen für eine Vielheit verschiedenartiger Fremder zu schaffen und diese damit gleichzeitig aus dem eigentlichen Stadtgebiet im engeren Sinne fernzuhalten[1]. Es ist ein merkwürdiger Zufall, daß der greifbarste Beweis, den wir für diese folgerichtig vorauszusetzende Etappe haben, einen Ort betrifft, an den gerade die Griechen als fremde Emporoi im Ausland kamen: Naukratis. Griechische Sitte und griechische Rechtsauffassung ist es offenbar, die hier jenes eigenartige Gebilde geschaffen hat, das wir aus Herodots (II, 178), nun durch die Ausgrabungen bestätigter, klassischer Erzählung kennen. Einmal ist hier klar, daß zwischen zwei getrennten Komplexen unterschieden wird, der eigentlichen Stadt, in deren Gebiet durch die Vergünstigung des Amasis griechische Leute unter Erwerbung des Bürgerrechts sich ansiedeln durften, und einem Bezirk davor für die nur zu vorübergehendem Aufenthalt dorthin kommenden Kaufleute und Seefahrer, den wir mit Recht in seiner Totalität als Emporion bezeichnen dürfen. Amasis schafft es zusammen mit

---

danach Merckel Abb. 121 und Neuburger, die Technik im Altertum 1919 S. 510. Br. A. C. 207. Denn eine dem vierten oder dritten Jahrhundert entstammende griechische Stadtmauer (Exp. de Morée, Fig. 5) ist nur auf dem Stadtkap selbst erhalten. Weiteres s. im Kat. u. Methone.

[1]) Daß das Emporion später in seiner Gesamtheit Staatsbesitz gewesen ist, versteht sich von selbst. Damit wird wohl der Staatsbesitz der Byzantiner am Hafen (Ps. Ar. Oec. 1346 b) zusammenhängen. Vgl. dazu CIA. IV, 1, 2, 521 u. a. Judeich S. 379.

der griechischen Polis[1]), die räumlich mit der älteren, ägyptischen[2]) vereint wird, eben weil es als wesentliches Element zu einer hellenischen Stadt gehört. Diese gewährte den Griechen, die sich für die Dauer hier niederließen, eigenes Stadtrecht. Jenes sicherte die rechtliche Stellung der nur zu ephemerem Aufenthalt Naukratis Besuchenden. Wichtig nun für die Anknüpfung nach rückwärts, an die urtümlichen Auffassungen vom Schutze der Handelsplätze durch Heiligtümer, ist die Tatsache, daß letztere Forderung durch die Erlaubnis zur Errichtung von Altären und heiligen Bezirken der Götter ihre Erfüllung findet. Offenbar wird dieses Emporion nicht als ein einheitliches Gebiet den Griechen übergeben, sondern verbleibt als solches beim ägyptischen Staate. Nur die einzelnen Staaten oder Zusammenschlüsse von solchen erhalten jeweilig einen Bezirk zugewiesen, den sie bezeichnenderweise wieder das Emporion nennen[3]). Das entspricht durchaus der religiösen Besonderheit und politischen Zersplitterung, mit der das Griechentum hier auftritt. Für die Handelsgeschichte ist die Tatsache, daß sich die drei großen Handelsmächte Milet, Aegina und Samos, jede einen eigenen Bezirk leisten, während sich die übrigen Griechen im Hellenion zusammenschließen, von Bedeutung. Der klare Tatbestand, daß der Gastgeberstaat ein unter seiner Oberhoheit bleibendes Gelände ausscheidet, um darin einzelnen Gaststaaten jeweilig erbetene Konzessionen zu erteilen, wird weiter dadurch erleuchtet, daß, wie die Ausgrabungen erwiesen haben, die Milesier schon lange vor dieser prinzipiellen Regelung eine solche Konzession gehabt haben[4]). Eine Frage bleibt noch unbeantwortet, ob nämlich die Emporoi in den ihnen eigenen Bezirken jeweils eine selbständige Rechtshoheit ausgeübt haben, oder ob eine allgemeine Sonderrechtsstellung, von dem ägyptischen Territorialherren oder der Polis geschaffen, für den ganzen Bereich der Bezirke verbindlich war. Auch über die Zollregelung wissen wir nichts.

Den Beamten, den sich die Teilhaber des Hellenions in Naukratis zur Verwaltung der Geschäfte wählten, hat man eine Art Handelskonsul genannt[5]). Das wird stimmen, wenn man dies Amt, es nicht nur auf eine Vertretung der fremden Bürger dem Gastgeberstaate gegenüber beschränkend, auch zugleich als deren zivile und vielleicht religiöse Verwaltungsbehörde auffaßt, deren Befugnisse innerhalb des betreffenden umgrenzten Bezirks galten. Das Wenige,

---

[1]) Darauf machte mich Prof. Wilcken aufmerksam.

[2]) Hogarth, Annual V, 44. Prinz, Klio Beih. VIII, 11.

[3]) Das hat Prinz a. a. O. S. 5 u. 115 einwandfrei erwiesen. Tatsächlich bietet der Wortlaut des Herodot keine andere Erklärung. Denn daran, daß die Verwaltung des Emporions der Vereinigung der kleinen Staaten übertragen worden sei, unter Ausschaltung der drei Großmächte (was Bouché-Leclerq III. 144 anscheinend annahm), ist natürlich nicht zu denken. Die übrigen Hellenen, die, ohne an der Stiftung und Verwaltung des Hellenions beteiligt zu sein, nach Herodot an diesem Teil hatten, sind in Naukratis überhaupt nicht vertretene Staaten. Das Richtige schon bei Gardner, New chapters in greek history S. 208 ff.

[4]) Petrie-Gardner, Naucratis II, 70 ff. Prinz a. a. O., S. 10 u. 114.

[5]) Prinz a. a. O., S. 115.

was wir von den Emporialbeamten der klassischen und hellenistischen Zeit wissen, scheint auf eine gewisse Abschwächung der Idee eines exterritorialen, unter fremder Verwaltung stehenden Gebietes zu deuten. In Athen waren ja vom Staate bestellte Epimeleten des Emporions mit der Verwaltung desselben betraut. Die gleiche Behörde, der hier zugleich die Rechtsprechung nach einem besondern, für den Bereich des Emporions geltenden Gesetze oblag, gab es in Milet[1]. Der gelegentlich in Inschriften genannte Emporiarch[2] in Apameia ist seiner Bedeutung nach nicht geklärt. Bezeichnend ist, daß in Olbia der Prostates der dort das Emporion Besuchenden ein Olbiopolit ist[3], und so ist auch wahrscheinlich der Leiter des Fremdenemporions in Alexandrien, von dem noch sogleich zu reden ist, ein Alexandriner. Was wir bei Naukratis dahingestellt sein lassen mußten, ist in diesen beiden Fällen ganz klar und für Athen durch eine große Zahl von Beispielen belegt: Das Emporion in seiner Gesamtheit untersteht rechtlich und verwaltungstechnisch dem Gastgeberstaat. Von den Bezirken fremder Emporoi im attischen Emporion, die gesondert an bestimmte Staaten überlassen worden wären, wie in Naukratis, hören wir nichts. Auch anderswo findet sich davon keine Spur, die uns bei dem reichen literarischen Material jedenfalls in Athen wohl nicht fehlen würde, wenn es so etwas gegeben hätte. Ueberall haben freilich, namentlich in hellenistischer Zeit, sich landsmannschaftliche Korporationen gebildet, die dann auch ihre eigenen Bezirke haben[4]. Aber mit dem Emporion als solchem, das zurzeit ihrer Hauptblüte schon ein sich verwischender Begriff wird, haben sie nichts zu tun, wenn es ihnen auch nicht an Gebäuden fehlte, die wie die hellenistische sog. Agora der Poseidoniasten in Delos große marktartige Bezirke darstellen konnten. Von ihnen aus führt die im einzelnen noch nicht deutliche Entwicklung über die Station der Tyrier in Puteoli, die auch im Griechischen mit dem lateinischen Wort bezeichnet wird und eben mit dem älteren Emporion, wie es uns in Naukratis entgegentrat, nichts mehr zu tun hat, zu den italienischen Fondachi des Mittelalters[5].

Wenn auch die einzelnen Bezirke fremder Staaten im entwickelten griechischen Emporion fehlen, so haben doch verschiedene Gründe zu einer Trennung des Emporions in B e z i r k e d e r B ü r g e r u n d d e r F r e m d e n geführt. Diesen Gründen können wir im einzelnen nicht mehr nachgehen. Stark wird dabei die Scheidung

---

[1]) Delphinion 140, 31.

[2]) Poland, Griech. Vereinswesen E 80, dazu S. 360; E 75 läßt eher an die Verwaltungsbehörde eines gesonderten Stapelplatzes außerhalb der Stadt denken, etwa wie Anaktorion in später Zeit als Emporion von Nikopolis bezeichnet wird (Strab. C 450).

[3]) CIG. II, 2059.

[4]) S. Poland a. a. O. passim.

[5]) Ueber die Station der Tyrier in Puteoli s. Cantarelli, Bull. commun. 1900, 124ff. Dubois, Pouzzoles 83ff. Ueber die delischen Poseidoniasten jetzt Expl. arch. de Délos fasc. VII 1920/21 u. Picard, Bull. corr. hell. 1920 S. 262ff. Roussel, Délos colonie Athénienne 1916 war mir nicht zugänglich.

zwischen Transithandel einerseits, Ex- und Import andererseits mitgesprochen haben. Denn naturgemäß lag der erstere vielfach in den Händen der Fremden, der letztere zumeist in denen der Bürger. An diesen Unterschied werden wir gemahnt, wenn Aristoteles (Pol. VII, 6) das Ueberhandnehmen des Transithandels, bei denen, die „sich den andern als Marktplatz darbieten", als schädlich bezeichnet und hinzufügt, daß man ein solches „Emporion" nicht einrichten solle. Die tatsächliche Scheidung in Bürger- und Fremdenemporion, die uns für Athen in einer wenig ausführlichen Notiz bezeugt[1]) ist und darum gelegentlich in Zweifel gezogen werden konnte[2]), steht jetzt fest. Denn derselbe Gegensatz ist uns heute durch mehrere Urkunden[3]) in Alexandrien überliefert. Dort gab es ein Fremdenemporion, dessen Verwaltung in den Händen eines einheimischen Epistaten lag[4]), und das sicherlich ein besonders umgrenzter, durch ein eigenes Tor zugänglicher[5]) Bezirk innerhalb des großen Emporions gewesen ist. Einen solchen werden wir also auch als besondere Abteilung im athenischen Emporion vorauszusetzen haben. Auf diesen Bezirk wird dort der Gebrauch der fremden Gewichte neben andern Sonderrechten der Fremden beschränkt gewesen sein[6]). Endlich sei noch ein drittes Beispiel, wo vielleicht eine ähnliche Teilung vorgelegen hat, genannt: In Seleukeia in Pierien nennt Polybios (V, 59) in der Unterstadt d i e Emporien, wo eine Mehrzahl von gesonderten Bezirken am ehesten auf diese Weise erklärlich ist. Diese Scheidung in Bürger- und Fremdenemporion ist die letzte Konzession einer Zeit mit entwickelter Rechtssicherheit und Kulturhomogenität an die immer noch sich geltend machende Verschiedenheit lokaler Gebräuche und Rechte. Auch sie verschwindet mit dem nivellierenden Einfluß der römischen Weltherrschaft.

Es ist bisher versucht worden das Emporion als Gesamterscheinung im griechischen Stadtbilde genetisch zu erklären. Wenn man diese Entwicklung überblickt, so muß es bei dem verhältnismäßigen Rückgang in der Auffassung von der Exterritorialität des Bezirkes wundernehmen, daß derselbe noch während der klassischen Zeit und später meist als außerhalb der Stadtmauer liegender Raum so zäh seine Existenz fortführt, in dem Maße, daß sogar noch römische Stadtmauerzüge, wie die Mauer am Hafen von Chersonnesos in der Krim[7]) einen vollkommen dem klassischen Emporion entsprechenden Raum extra muros liegen lassen. Daß die Erklärung nicht in jenen philosophischen Gründen des Aristoteles (Pol. VII, 6) und Platon (Legg. XII, 952)

---

[1]) Bekker, Anecd. gr. I, 208, 26; 284, 5; 456, 3.

[2]) Boeckh, Staatshaush. I, 3. Aufl. 382 b. Wachsmuth, Stadt Athen II, 110, 1. Prof. Wilcken macht mich ferner auf die Erörterung bei Wilamowitz, Aristoteles und Athen II, 220 Anm. 68 aufmerksam. Richtig: Judeich a. a. O. 394, Anm. 23.

[3]) Wilcken, Chresthom. 260. Schubart, Klio XII, 365 ff. Auf diese Inschrift wies mich Prof. Wilcken freundlichst hin.

[4]) Schubart a. a. O.

[5]) Ob dies freilich vom Quai ins Fremdenemporion oder von diesem in die Stadt führte, ist nicht klar. S. darüber unten.

[6]) IG. II, 476. Wachsmuth u. Emporion in der RE.

[7]) S. den Plan bei Minns, Scythians and Greeks, 1913, S. 505.

zu suchen ist, die die Fernhaltung fremder Elemente von der sich selbst genügenden Polis auf diese Weise verwirklicht sehen, liegt auf der Hand. Allerdings ist eine wirksame Kontrolle der gemischten Elemente im Seehafen so leichter zu erreichen gewesen. Daß sie nötig war, zeigen Vorgänge, wie der bei Aen. Takt. 29 geschilderte Waffenschmuggel durch fremde Seeleute. Aber es müssen doch andere Gründe dabei entscheidend mitgesprochen haben.

Als Erklärung bot sich die Annahme, daß das Emporion ein Freihafengebiet dargestellt habe. Sie ist von Boeckh[1]) gegeben worden und seitdem, soweit ich sehe, jedenfalls für Athen allgemein anerkannt[2]). Tatsächlich würde diese Erklärung einerseits die zähe Fortexistenz des Emporions motivieren, andererseits auch zu dessen oben dargelegten Entstehungsgründen trefflich passen. Es muß jedoch, trotz der erheblichen Vermehrung des Materials namentlich außerhalb Athens seit Boeckh, in dieser Frage heute noch die größte Zurückhaltung bewahrt werden. Die Dinge liegen so, daß eigentlich jede neu hinzugekommene Urkunde neue Rätsel aufgibt, statt alte zu lösen. Wenn trotzdem hier der Versuch gemacht werden soll in Kürze das, was wir über die Gebräuche der Zolldeklaration und -erhebung in den griechischen Seehäfen wissen, in Hinblick auf diese Frage zu erörtern, so muß doch auf eine definitive Antwort verzichtet werden. Die Existenz eines solchen Freihafengebietes würde voraussetzen, daß für den Umschlagshandel, der ja in den meisten Seehäfen von überlokaler Bedeutung zum mindesten einen großen Teil der überhaupt abgeschlossenen Handelsgeschäfte bildete, die uns bekannten Ein- und Ausfuhrzölle (meist 2% vom Werte der Ware) nicht erhoben wurden. Tatsächlich läßt sich erweisen, daß Güter, die nur an Bord des Schiffes blieben, ohne umgesezt zu werden, von Ein- und Ausfuhrzoll befreit waren. Durchgangszölle im eigentlichen Sinne sind uns aus Seehäfen nicht bekannt[3]). In Kyparissia, dem Epineion von Messene, wurden im dritten Jahrhundert die dem Einfuhrzoll unterliegenden Güter bei dem Pentekostologen erst nach dem Ausladen und vor dem Heraufschaffen der Ware in die Stadt oder ihrem Verkauf deklariert und verzollt[4]). Güter, die gar nicht ausgeladen wurden, waren also zollfrei. Das versteht sich eigentlich von selbst. Die merkwürdige Ausdrucksweise, die die Zollregelung vor dem Heraufschaffen oder dem Verkauf definiert, könnte nahelegen, daß unter dem Verkauf

---

[1]) Staatshaush. I, 3. Aufl. S. 75.

[2]) Ulrichs a. a. O. 186. Wachsmuth RE. u. Emporion. Merckel S. 325. Judeich a. a. O.

[3]) Boeckh S. 370 Anm. b wollte solche bei Ps. Arist. Oec. 1346 a in einer offenbar korrupten Stelle herstellen und seine Konjektur ist von Susemihl in den Text aufgenommen. Wenn man dem zustimmt, so kann nur an Passagegebühren an Meerengen oder sonstigen Wasserstraßen (Polyb. IV 52, 5. Strab. C 192 vgl. a. Delphinion 139, 6) gedacht werden, nicht aber an Transitzölle in den Häfen.

[4]) IG. V, 1, 1421=Dittenberger, Syll. 3 Aufl. I, 952.

hier der im Umschlagshandel am Hafenplatz vollzogene zu verstehen sei. Und eine Bestätigung dafür könnte darin erblickt werden, daß die Zollkontrolle bei der Ausfuhr beim Verladen stattfindet, nachdem Deklaration und Zollhinterlegung vorher bewerkstelligt waren. Aber eine solche Interpretation erscheint zu weitgehend, wenn man die lokalen Verhältnisse bedenkt. Kyparissia war ausschließlich Ein- und Ausfuhrhafen des messenischen Hinterlandes und hat eine eigene Bedeutung als Umschlagsplatz des Seehandels nicht gehabt.

Für Athen ist uns bezeugt, daß bei der Einfuhr die Möglichlichkeit bestand den Zoll vor dem Ausladen zu erlegen (Plaut. Trin. 1102 ff.). Aber gerade diese Stelle zeigt zur Evidenz, daß das nicht unter allen Umständen zu geschehen brauchte.

In Lebedos[1]) finden wir die Bestimmung, daß die Zolldeklaration vor der Ein- und Ausfuhr auf dem Markte zu erfolgen hat, jedenfalls wohl bei den Agoranomen, deren Zuständigkeit für die Zollerhebung auch noch in Koressia und Delos bezeugt[2]) ist. Freilich, ob die Bestimmung auch für die Einfuhr gilt, erscheint bei dem schlechten Erhaltungszustand der Inschrift fraglich. Aus ihr geht hervor, daß in Lebedos für gewöhnlich auch die Kontrolle, jedenfalls für die Ausfuhr auf dem Markte stattgefunden hat[3]). Denn das zeigt die Ausnahmebestimmung, die den Getreideexporteuren, des Landes gestattet, ihre Produkte ohne den unbequemen Umweg über den städtischen Markt nach erfolgter Deklaration und Erlegung des Zolls zu exportieren. Dabei wird kaum an Export zur See gedacht sein[4]), der wohl nicht unter Umgehung der Stadthäfen von Lebedos, der einzigen in ihrem Gebiete, bewerkstelligt werden konnte.

Aehnliche Verhältnisse scheinen in Sikyon geherrscht zu haben. Dort erfolgte die Zollkontrolle durch die Ellimenisten bei der Einfuhr irgendwie im Hafengebiet oder an dessen Peripherie. Dann wurden die Waren bis zur Erlegung des Zolls in der Nähe der Agora deponiert (Aen. Takt. 29). Da diese Schilderung sich auf die ältere Stadt Sikyon bezieht, über deren Topographie wir noch so gut wie nichts wissen, von der aber das eine feststeht, daß

---

[1]) Lebas-Waddington III, S. 86 Z. 9 ff., dazu Francotte, Les finances des cités grecques S. 17.

[2]) Pridik, De Cei insulae rebus, Diss. Dorpat 1892, 93. In Delos: Bull. corr. Hell. XXXI, 46 ff. Abhdl. Wien. Ak. CLXXIX, 23 ff.

[3]) Der Markt von Lebedos muß außerhalb der kleinen ummauerten Vorgebirgsakropolis, am ehesten wohl auf dem flachen Isthmus zwischen beiden Häfen gelegen haben (s. Pl. Athen. Mitt. XXIX, 229). Das paßt trefflich. Dann erfolgte die Kontrolle beim Verlassen der Agora nach einem der beiden Häfen.

[4]) Das legt ein Vergleich mit den kretischen Atelieverträgen von Hierapytna-Priansos (Coll. Becht. 5040, Z. 24 ff.) und Olus-Lato (ib. 5075) nahe, wo beide Male die Kontrahenten, die eine größere Landgrenze haben, Erleichterungen für den Export zu Lande schaffen. Bei der vielfachen Verästelung griechischer Stadtgebiete mochte es manchmal für die Bauern des Grenzdistriktes der einen Stadt bequemer sein, ihre Waren auf dem Markt der andern abzusetzen.

sie mit ihrem Hafen eine Einheit bildete[1]), so sind wir wohl berechtigt die Agora, wie das meist der Fall ist, in der Nähe des Hafens anzusetzen. Es ist sehr wohl möglich, daß also der Ort, wo die noch nicht verzollten, aber für den Fall der Einfuhr zollpflichtigen Waren deponiert wurden, am Rande des Emporialgebietes und zugleich in der Nähe des Marktes gelegen hat. Hier läßt die Tatsache, daß die Erlegung des Zolls erst nach der Einfuhr erfolgt, (. . . *μεχρὶ τιμήσαιντο οἱ εἰσαγαγόντες*) wirklich das Emporialgebiet als Freihafen erscheinen. Denn wenn die Waren hier lagen, ohne in die Stadt hinein verkauft zu werden, blieben sie offenbar zollfrei, wobei allerdings nicht feststeht, ob nicht etwa Transithändler im Emporion auch ihrerseits den Zoll hätten beim Verkauf erlegen müssen.

Das schon gestreifte Gesetz über den Verkauf von Holz und Kohle in Delos (s. S. 42, Anm. 2) fordert vor dem Verkauf von dem Importeur eine Deklaration über Menge und Preis in doppelter Ausfertigung bei Pentekostologen und Agoranomen. Die letztere wird im Agoranomion, also jedenfalls im eigentlichen Stadtgebiet, die erstere im Pentekostologion (vgl. Bull. corr. Hell. XXXI, 59) erfolgt sein. Die wichtigste Bestimmung des Gesetzes, das die Aufgabe hat die Preissteigerung für die Brennmaterialien, die für Delos von auswärts eingeführt werden mußten, zu verhüten, verbietet den Zwischenhandel, d. h. der Importeur muß seine Waren direkt an die Konsumenten abgeben. Das geschieht natürlich auf der Agora und die Deklaration beim Agoranomen hat also den Sinn, diesem die Kontrolle darüber zu ermöglichen, daß die eingeführten Mengen auch wirklich an die Konsumenten abgegeben, sowie daß dabei die deklarierten Preise nicht überschritten wurden. Wenn wir nun weiter eine Bestimmung lesen, derzufolge auch der Import von Waren untersagt wird, die erst im Hafengebiet an Bord eines andern Schiffes erworben sind, so dient auch das natürlich der Verhinderung von Preistreibereien. Aber darüber, ob solche Umschlagsgeschäfte im Hafen an sich zollpflichtig waren, erfahren wir daraus nichts; höchstens könnte man aus der Tatsache, daß die Deklaration erst vor dem Verkauf gefordert wird, schließen, daß das Emporialgebiet zollfrei war, vorausgesetzt, daß das nicht nur in diesem Fall, sondern allgemein der Fall war. Denn das Eine muß man sich doch klar machen: ausgeladen wurden praktisch die Waren erst dann, wenn sie verkauft waren, entweder in die Stadt hinein oder an den Führer eines andern Schiffes oder endlich zur Lagerung in dem Magazin eines Großhändlers im Emporion. In den beiden letztgenannten Fällen aber hatte der Agoranom mit der ganzen Angelegenheit nichts zu tun. Infolgedessen wären dann doch andere Maßnahmen erforderlich gewesen, von denen wir aber nichts hören. Trotz alledem ist auch hier der Beweis eines zollfreien Emporions nicht erbracht.

Auch in Alexandrien sind die Zollerhebungsformen, die in dem interessanten Erlaß vom Jahre 118 (Wilcken, Chrestom. 260, s. o. S. 40)

---

[1]) Strab. C 382. Paus. II, 5, 6 ff. Prakt. 1908, 145 ff. Frontin, III, 2, 10.

berührt werden, durchaus umstritten. Es wird dort im ersten Paragraphen als Erleichterungsmaßregel zugunsten des Publikums bestimmt, daß an den Anlegeplätzen[1]) die Kontrolle auf die Exhairesis beschränkt sein soll, und daß nur auf dieser festgestellte, unverzollte oder verbotene Waren beschlagnahmt werden dürften. Was ist nun diese Exhairesis? Preisigke[2]) versteht darunter ein Gebiet, das, wie es heute in größeren Häfen der Fall ist, von einer Einzäunung eingefaßt wird, an deren Durchlässen die Kontrolle des Publikums stattfindet. Aber dieser Auffassung widerspricht die Ausdrucksweise der Urkunde. Denn in diesem Fall müßte doch natürlich nach moderner Analogie die Kontrolle an einem Durchgangstor aus diesem umhegten Bezirk in die Stadt vorgenommen werden. Von einem solchen ist aber nicht die Rede. Wilcken hat dagegen unter der Exhairesis den Quai verstehen wollen. Einen gleichnamigen Ort gab es auch im Piraeus. Ihn nennt Pollux nach Hypereides (IX, 34) als Platz, wo die Waren herausgenommen werden. Das würde dem Wortlaut nach zu Wilckens Interpretation stimmen. Aber das Etymologicum Magnum paraphrasiert Exhairesis als einen Platz, wo die Waren nach dem Ausladen deponiert wurden. Das läßt eher an bestimmte Schuppen denken, wie wir solche Depots für noch unverzollte Güter ja in Sikyon voraussetzen durften (s. o. S. 42). Mit Preisigke jedoch im Fremdenemporion allein einen Freihafen zu erkennen, dazu reicht der Erhaltungszustand der Urkunde nicht aus. Aus allgemeinen Gründen ist eine solche Deutung recht unwahrscheinlich. Denn das Fremdenemporion (vgl. o. S. 39) ist natürlich ein Bezirk der Fremden. Daß aber der Umschlaghandel zur See ausschließlich in deren Händen gelegen und der Staat diese Monopolstellung der Ausländer noch durch Zusicherung eines zollfreien Gebietes, das den Einheimischen versagt war, gefördert habe, erscheint unmöglich. So kann denn die Frage auch hier in Alexandrien nur lauten: War das gesamte Emporialgebiet zugleich Freihafen oder nicht[3])?

Nirgends konnte eine klare Antwort auf die Frage ob das griechische Emporion Freihafencharakter hatte oder nicht, gegeben werden. Freilich spricht vieles dafür. Neben mancherlei handelsgeschichtlichen Erwägungen, deren Erörterung die Grenzen unserer Untersuchung überschreiten würde, gibt es vielleicht eine greifbare Bestätigung für die Richtigkeit einer sonst unbeweisbaren Vermutung: Als die Römer im Jahre 168 die Atelie von Delos proklamierten,

---

[1]) Daß Hormoi hier diese Bedeutung hat, ist zweifellos. So tritt das Wort schon im Epos als Liegeplatz innerhalb des Hafens auf. S. Schol. Od. XIII, 101. Schol. Lykophr. 737. Mooney zu Apoll. Rhod. I, 987.

[2]) Arch. f. Papyrusforsch. V, S. 306. Vgl. auch Schubart, Klio XII, 371.

[3]) Prof. Wilcken macht auf Revenue-Pap. col. 9 (Chrestomathie Nr. 258, S. 298) aufmerksam, wo *λογευταί*, ein Emporion und ein anscheinend auch dort gelegenes Telonion genannt werden. Aber um was für *τέλη* es sich handelt, ist nicht zu sagen.

und damit alle Ein- und Ausfuhrzölle aufhoben[1]), wurde ein neuer Beamter in ihrem Auftrage von Athen bestellt, der anstelle der autonomen Behörden von Delos die gesamte Verwaltung übernahm. Er führt bezeichnenderweise den Titel Epimelet des Emporions, wie auch seit der Erklärung von Delos zum Freihafengebiet der Ausdruck Emporion für die Insel gebraucht wird[2]).

III.

Die archaische Zeit.

Die archaische Epoche, vom Ende des 8. Jahrhunderts bis hinab zum Anfange des 5. ist auf allen Gebieten der griechischen Kultur die Periode der Entwicklung und des Ueberganges zu neuen Formen, die dann während der beiden klassischen Jahrhunderte

---

[1]) Daß die Atelieerklärung die Zölle aufhob, ist sicher. Denn die Riesensumme, die das Ellimenion in Rhodos bis dahin jährlich eingebracht hatte (Pol. XXXI 7, 12) ist nur verständlich, wenn es wesentlich aus den Zöllen bestand (s. a. v. Gelder, Gesch. der alten Rhodier, 1900, 156 u. 257). Ueber das Ellimenion: Böckh, Staatshaushalt[3] 388 ff. Gilbert, Griech. Staatsaltertümer I[2] 392. Boerner RE u. d. W. Mit letzterem in dem starken Rückgang des rhodischen E. ein Anzeichen dafür zu sehen, daß es sich lediglich um eine Hafengebühr handle, ist unmöglich. Die delische Atelieerklärung traf nicht nur den rhodischen Umschlagshandel, sondern die kommerzielle und industrielle Vormachtstellung von Rhodos überhaupt. Das E. schließt auch sonst die Zölle ein und umfaßt mit ihnen, der Bedeutung des Wortes entsprechend, sämtliche im Hafen erhobenen Abgaben: die Hafeneinkünfte bei Strab. C 622 und Arist. Fr. ed Rose 375, 19, ferner das E. in Mende (Ps. Arist. Oec. 1350a), im Vertrag von Gortyn und Lappa (Coll.-Becht. 5018), bei Eupolis (Poll. IX 30 = Autol. fr. 3 Meinecke), in Milet (Delphinion nr. 3 7 d. Z 63 ff. und ebd. S. 351 Z. 43, dazu Rehm S. 356), mit Riesenertrag in Makedonien (Ps. Arist. Oec. 1350a). Daher sind die Ellimenisten die Zollbeamten (Aen. Takt. 29; Dem. XXXIV 34; Poll. VIII 132). Auch die Ellimenika bei Plat. Pol. IV 425 D schließen die Zölle ein. Daß in allen diesen Fällen neben den Zöllen auch spezielle Hafengebühren mit einbegriffen sind, ist möglich. Aber mit Boeckh, Gilbert und Boerner lediglich solche darunter zu verstehen, ist unmöglich (s. a. Kalinka in seiner Ausgabe von Ps. Xen. Athen. Pol. S. 161). Auch die bei Aristoph. Wesp. 658 genannten Limenes müssen (gegen Kalinka a a. O.) doch wohl Zölle einschließen, während das bei Ps. Xen. Athen. Pol. I, 17 genannte Hundertstel am leichtesten als Fremdensteuer gedeutet werden kann. Wirkliche Hafengebühren gibt es in Delos unter der Bezeichnung *Λιμήν* (Bull. corr. hell. VI 67), *Αἵρεσις* (Löschgebühr? ib.) und *στροφεῖον* (ib. Ankerliegegebühr? anders Homolle a. a. O.). Auch der dort genannte Holkos ist wohl eine Liegegebühr an der Fährstelle. Das *ἐνόρμιον* in Syene (Wilcken, Griech. Ostraka I, 273 ff. II, 93 ff.) wäre nach Wilcken eine Ladegebühr. Doch könnte man in den *ἀγώγια*, die seiner Berechnung zugrunde liegen, auch unter Berufung auf die Analogie von *παραγώγιον* (Pol. IV, 44, 3; 47, 1), *διαγώγιον* (ib. 52, 5. Strab. C 192, s. o. S. 41 Anm. 3) und *ἀναγώγιον* (Delphinion 150, 97) bereits vom Kapitän einkassierte Gebühren verstehen. Das *ἐνόρμιον* wird jedenfalls seinen Namen vom Ort der Bezahlung haben wie das Ellimenion. Ein *Ἐπιβατικόν*, eine Passagiersteuer (CIA. I, 34/5), kennen wir in Athen.

[2]) Bull. corr. hell. XXVI 539.

ihre reife Ausbildung gefunden haben. Sie hebt sich auf dem Gebiete der Schiffahrt und Handelsentwicklung von den vorhergehenden Zeiten nach zweierlei Richtung besonders scharf ab. Einmal bedeutet sie ein Zeitalter gesteigerten Verkehrs, sowohl einer Verstärkung desselben in den alten Kulturgebieten als auch seiner räumlichen Ausbreitung über die antike Welt im Gefolge der griechischen Kolonisation. Zweitens aber bildet dieser Zeitraum die, dann erst wieder im Hellenismus veränderte, ständige Benutzung bestimmter Verkehrsstraßen zur See heraus, die ihrerseits wieder, namentlich im spätern Abschnitt, im innern Zusammenhang mit der vordringenden Kolonisation, zur Konzentration des Handels und Verkehrs an bestimmten Knotenpunkten des neu entstandenen Verkehrsnetzes führen. Beide Faktoren wirken zusammen, um an einer beschränkten Zahl von Punkten eine technische und monumentale Ausgestaltung der Seehäfen hervorzurufen. Als drittes kommt dazu ein kontinuierliches Anwachsen der Größenverhältnisse der Schiffe und unter ihnen die Differenzierung in Kriegs- und Handelsfahrzeuge, von denen erstere bereits bis zur Entwicklung des auch noch in klassischer Zeit herrschenden Schiffstyps, der Triere, gelangen und damit die Entstehung der uns aus der Folgezeit bekannten baulichen Anlagen für die Kriegsmarine verursachen. So spiegelt sich der Charakter dieser Epoche als einer Uebergangszeit in zwei Tatsachen wieder: Erstens in der darin zutage tretenden Anknüpfung an das Vergangene, indem an manchen Punkten noch verhältnismäßig geringe Ansprüche an natürliche Hafenbildungen oder künstlich geschaffene gestellt werden, und andrerseits darin, daß eine nicht unbedeutende Zahl von gewaltigen Kunstbauten jetzt entsteht.

Die allgemeinen Verhältnisse bringen es mit sich, daß nun erst eine Zahl von bestimmten Plätzen an gewissen von Natur bevorzugten Durchgangspunkten des Verkehrs eine besondere Bedeutung erhält. Einmal sind das die auf oder an einer Landenge gelegenen Orte, die bei einer gern die Umseglung von Vorgebirgen vermeidenden Küstenschiffahrt die natürlichen Endpunkte des Verkehrs von der einen Seite wie die Ausgangspunkte nach der andern bilden. Es kann sich dabei um den Isthmus einer verhältnismäßig kleinen Halbinsel handeln, deren Umseglung aber doch der lokalen Schiffahrt Schwierigkeiten macht. Das ist der Fall im kretischen Olus [1]), wo diese Verkehrslage noch besonders durch die Tatsache verdeutlicht wird, daß neben den beiden Stadthäfen nördlich und südlich der Landenge, die die Halbinsel Spinalonga mit Kreta verbindet, noch ein drittes, etwas von der Stadt entferntes Epineion an der Bucht von Kolokythia existierte; dies konnte, in bequemer Verbindung mit der Stadt stehend, seinerseits wieder die Umseglung der südöstlichen Zacke der Halbinsel für den vermeidbar machen, der nach Nordosten fahren wollte. Solche Lage auf dem Isthmus einer kleinen Halbinsel zeigt ferner Kyzikos, dessen ursprünglich begrenzte

---

[1]) Brit. Admiral. Cohart. 2850. Spratt I, 121ff. Bursian II, 572.

Bedeutung wohl eben diesem Umstand zu danken ist, bis es sich dann später infolge seiner Lage am Austritt des Hellespont ins Marmarameer zu internationaler Geltung erhob. Auch Sinope zeigt eine ganz entsprechende Situation. Von vornherein die Keime größter Blüte ruhten in der einzigartigen Verkehrslage von Korinth: die Halbinsel, an deren Isthmus die Stadt liegt, stellte nicht nur ein lokales Verkehrshindernis dar, sondern es war zugleich eine ungeheure Zeitersparnis beim Transport der Waren über den schmalen Isthmus möglich, und außerdem kreuzte sich an eben diesem Punkt die einzige große Verkehrsstraße zu Lande von N nach S mit der ostwestlich verlaufenden zur See. Wie sehr hier die einmal diese Gegend beherrschende Stadt eine natürliche Monopolstellung genoß, wird einem klar, wenn man die auffällige Tatsache beachtet, daß die beiden Hafenorte von Korinth nicht etwa an den Endpunkten der von Natur gegebenen und später künstlich zum Diholkos ausgebauten Straße an der schmalsten Stelle des Isthmus [1]), sondern, durch die Lage der Stadt bestimmt, an den beiden dieser zunächst gelegenen Punkten des Meeresstrandes im O und W entstanden. Der hauptsächliche Verkehr wird sich immer zwischen ihnen bewegt haben. Dabei aber mußte der Weg über die Stadt genommen werden, in der selbst sich so naturgemäß der Handel konzentrierte und die Industrie aufblühte. So hat denn die Fahrstraße über den Isthmus ihren Namen nicht von dem Warentransport, sondern von dem der Schiffe erhalten, und zwar nur der Kriegsschiffe (Thuk. VIII, 7 ff. Aristoph. Thesm. 648 u. ö.). Auch für diese waren die Kosten sehr beträchtlich (Polyb. V 101. IV, 19, 7 ff.). Von Handelsschiffen hören wir niemals. Solche von erheblicher Größe konnten naturgemäß auch nicht mit ihrer Ladung über den Isthmus gebracht werden, und dabei hätte gerade dieses Verfahren nur für die Großschiffahrt einen Sinn gehabt. Im Interesse des Schiffsverkehrs hätte ein Kanaldurchstich durch den Isthmus gelegen. Dieser, in den Händen einer starken politischen Gewalt, wäre eine staatliche Einnahmequelle ersten Ranges geworden. Er hätte aber zugleich den korinthischen Großhandel lahmgelegt, dessen Machtstellung eben auf der Unmöglichkeit, ohne seine Vermittlung auszukommen, beruhte. Und dies mag denn, wie schon gelegentlich angedeutet worden ist [2]), den Hauptgrund dafür bieten, daß das so oft, schon in unserer Epoche von Periander, geplante Projekt im Altertum niemals zur Ausführung gekommen ist.

Was solche Isthmuslagen betrifft, so ist es im Prinzip gleichgültig, ob eine Stadt auf einer Landenge im eigentlichen Sinne des Wortes liegt oder den Verlauf, bzw. Ausgangspunkt einer Landstraße

---

[1]) S. Strab. C 54, C 369, Her. VII 139. Schol. Aristoph. a. a. O. Polyb. fr. 185. Diod. X 16, 3. Mela II 3, 8. Hes. u. Diholkos. Suid. u. *διισθμονίσαι*. Philippson, Ztschr. Ges. f. Erdk. 1890, 1 ff. Ders. Pelop. 29. Pullain-Boblaye 35. Curtius, Pelop. II 539 ff. Bull. corr. hell. VIII, 225. Leger, Les traveaux publics des Romains 355 ff.

[2]) Bull. corr. hell. a. a. O. 227.

beherrscht, die der Schiffahrt die Umsegelung größerer Landkörper ersparte. Auch solche allgemeinere Isthmuslage birgt die gleichen Vorteile in sich und ist das Zeichen derselben Entwicklungsstufe. Als Beispiel dafür sei das thrakische Ainos genannt: es verdankt seine Blüte in archaischer Zeit dem Umstand, daß es die im Tal des Hebros zum Schwarzen Meer führende Straße beherrscht, und diese Blüte geht folgerichtig zurück, als die Schiffahrt regelmäßig den Weg durch den Bosporus nimmt[1]). Im Westen findet sich diese Lage gerade bei den Städten, die den Schwerpunkt ihrer Entwicklung in archaischer Zeit gehabt haben: Sybaris[2]), dessen Bedeutung neben den reichen Erträgnissen des Bodens zweifellos auf der Beherrschung der Landstraße beruht hat, die vom Innern des tarentinischen Golfes zum tyrrhenischen Meer herüberführte, und der Schiffahrt die Umsegelung der Spitze des italienischen Stiefels ersparte. Ferner Kyme, das, selbst am tyrrhenischen Meer gelegen, seine Häfen aber am kampanischen Golf hatte, der lange den Endpunkt der griechischen Schiffahrt gebildet haben wird[3]). Und endlich Akragas, das die einzige quer durch Sizilien laufende und das lybische mit dem tyrrhenischen Meer verbindende Landstraße an ihrem Ausgang beherrscht und seine mächtigste Blüte erlebt, als es auch die nördliche Mündung derselben mit Himera in die Hand bekommt[4]). Dabei ist es bezeichnend, daß gerade diesen bedeutendsten Handelsstädten der archaischen Zeit natürliche Häfen fehlen können, soweit sie eben den Vorzug der geschilderten allgemeinen Verkehrslage haben. Und dies wird umso auffälliger, wenn man wahrnimmt, daß auch hier wie in den vor der archaischen Zeit liegenden Jahrhunderten der natürliche Mangel nicht durch Kunstbauten ausgeglichen worden ist. Weder Akragas noch Sybaris hat einen eigentlichen Hafen besessen! Wenn die Sybariten sich rühmten, daß sie nicht wie andere in die Ferne zu wandern brauchten, sondern ihr Leben zwischen den Brücken ihrer Flüsse zubringen konnten (Timäos fr. 60 = FHG. I, 205), so haben sie sicherlich damit nicht nur auf den Reichtum des Bodens pochen wollen. Sie brauchten nicht in die Fremde zu gehen, um Handel zu treiben. Denn zu ihnen mußten die fremden Schiffer dank ihrer Verkehrslage kommen. Freilich bestand dieser Zwang nur, so lange die Schiffe noch allgemein jene Größe hatten, die ihnen das Anlaufen auch verhältnismäßig ungeschützten Strandes gestattete und so lange sie dies noch weniger scheuten als die Umseglung weiterer Vorgebirge. Die Orte, die mit dem Verschwinden dieser beiden Vorbedingungen nicht die Umstellung zu aktiver, eigener Schiffahrtsbetätigung und Anlage von Kunsthäfen vollzogen haben, haben in der Folgezeit an Bedeutung verloren: Sybaris wird von Kroton

[1]) S. u. Ainos. Vor allem Strack, Die antiken Münzen von Thrakien, 1912, 128 ff.

[2]) Phylarch bei Athen. 521 d. Nissen II, 919 ff. Pappritz, Thurii. Diss. Leipzig 1890, 7 ff. u. 16. Lenormant, La Grande Grèce I, 274 ff. Correra, Porti ant. pen. It. 331 ff. Mél. éc. fr. 1907, 243 ff. Galli, Per la Sybaritide 1907.

[3]) Correra a. a. O. 245.

[4]) S. u. Akragas.

zerstört [1]), das zunächst an seine Stelle tritt und einen, wenn auch unvollkommenen Naturhafen besitzt, um dann wieder am Beginn des 5. Jahrhunderts Rhegion an der Südwestspitze der italienischen Halbinsel zu weichen. In Sizilien fällt ans Ende der archaischen Zeit die Verschiebung des Schwerpunktes innerhalb der Griechenwelt von Akragas nach dem durch seine Naturhäfen so bevorzugten Syrakus. Nur Korinth hat, nicht nur dank seiner einzigartigen Lage, sondern auch durch die rechtzeitige Umstellung von einer reinen Handelsvermittlungsstadt im gekennzeichneten Sinne zur aktiven Schiffahrtstadt unter gleichzeitiger Begründung einer Kriegsmarine und künstlicher Hafenanlagen seine Bedeutung behalten. Periander ist es, der hier den Wendepunkt bedeutet. Mit der Stärkung der politischen Macht der Kypseliden wird die Schöpfung einer größeren Kriegsmarine verbunden gewesen sein und, wenn nicht vorher, so mußte jedenfalls in deren Gefolge die Handelsmarine aufblühen. Das nicht ausgeführte Kanalprojekt des Periander läßt den Gegensatz zwischen den neuaufstrebenden Rhedereien und dem alten Großhandel, der hier noch der stärkere blieb, erkennen.

Die zweite durch die Natur bevorzugte Lage war die an Meerengen oder schmalen Meeresstraßen, die die Schiffahrt passieren mußte. Sie tritt besonders scharf in den archaischen Großstädten am Euripos, Chalkis und Eretria, hervor, im Osten in Byzanz, im Westen in Korkyra und Rhegion, das dank dieser Lage am Ende der archaischen Zeit zum Mittelpunkt eines größeren politischen Organismus, der Schöpfung des Anaxilaos werden konnte, trotzdem auch ihm noch ein natürlicher Hafen fehlte. Die Vorteile beider Lagetypen verbindet die korinthische Gründung Leukas, die zugleich gewissermaßen auf einem Isthmus gelegen ist, indem hier von Natur die Durchfahrtsmöglichkeit zwischen der Insel und dem Lande nicht gegeben war, andererseits aber eine Schiffahrtsstraße künstlich durch die Durchstechung der die Insel nördlich von der Stadt mit dem Lande verbindenden Nehrung geschaffen wurde [2]). Freilich ist es zweifelhaft, wie weit dieser Wasserweg für die Großschiffahrt benutzbar gewesen ist. Aber die Absicht einen Großschiffahrtsweg zu schaffen, ist zweifellos. Vielleicht hängt auch sie eng mit der Umstellung der korinthischen Mutterstadt zur Seemacht zusammen.

Eine besondere Stellung innerhalb des Bildes der archaischen Schiffahrtszentren, die im stärksten Gegensatz zu der geschilderten, gewissermaßen passiven Haltung mancher durch günstige Verkehrslage bevorzugter Plätze steht, nimmt Aegina ein, das, trotzdem es natürlicher Häfen entbehrt, durch die Armut des Bodens genötigt, seine Bewohner früh auf die Schiffahrt als Erwerbszweig verweisen mußte. Dank seiner zentralen Lage im saronischen Golf hat es sich zu einer Reederrepublik großen Stiles entwickelt (s. a. S. 52).

---

[1]) S. u. Kroton.

[2]) S. u. Leukas.

Von einer größeren Zahl von künstlichen Hafenanlagen der archaischen Zeit sind uns, zum Teil gewaltige Reste erhalten, die gegenüber allem Späteren eine Einheit darstellen und doch bereits in den wesentlichsten Zügen eine Entwicklung zu den dem griechischen Hafenbau der klassischen Zeit eignen Besonderheiten erkennen lassen. An der Spitze steht Delos, wo im Gefolge der Blüte, die das Heiligtum im 8. und 7. Jahrhundert erreichte und deren Höhe uns der homerische Hymnus bezeugt, naturgemäß ein starker Aufschwung von Handel und Verkehr sich einstellte. Hier lag das uralte Heiligtum etwa in der Mitte der durch das gegenüberliegende Rhenaia geschützten Westseite der Insel am sanft geschwungenen Strande, der im Norden des Heiligtums, wo der Schwerpunkt der älteren Stadt gelegen hat, in steiles Felsenufer übergeht. Die Lage des Heiligtums selbst war von Anfang an durch das Vorhandensein dieses flachen, nicht ganz ungeschützten Strandes bedingt (s. o. S. 17 ff., 31). Aber an einem eigentlichen Hafen, der

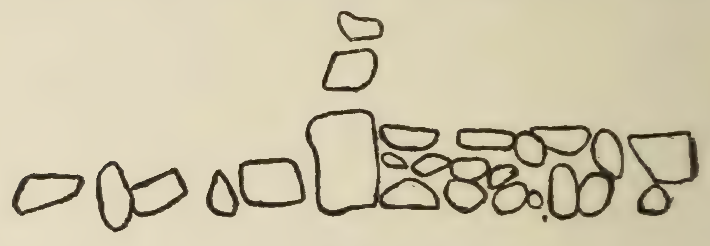


Abb. 1. Quai in Delos.
(links archaischer, rechts hellenistischer Teil)
nach Bull. corr. hell. 1916 fig. 35.

dem gesteigerten Verkehr entsprach, fehlte es. Sein Ausbau fällt in den Beginn der archaischen Zeit. Denn damals, nach Ausweis der Funde noch im 8. Jahrhundert[1]), wurde, gleichzeitig mit der Anlegung einer Terrasse, vor derselben ein mehr als 81 m langer und 8 m breiter Quai, der älteste, den wir in der antiken Welt kennen, geschaffen. Er gibt seine engen organischen und sicher auch chronologischen Zusammenhänge mit diesem Terrassenbau dadurch zu erkennen, daß seine Futtermauer aus großen, unregelmäßigen Steinblöcken in der Flucht der südlichen Stützmauer der Terrasse von der Meeresfront zu dieser umbiegt (s. Abb. 1). Im Norden freilich ist seine Endigung nicht festgestellt, doch wird man sie auch hier der Nordwestecke der Terrasse entsprechend annehmen dürfen. Der Quai ist hier gewissermaßen eine aus Meer vorgeschobene untere Stufe der Terrasse und der Ausbau des Ufers durch einen Steinquai besonders motiviert, wie denn ja auch das im Griechischen gebräuchliche Wort Krepis trefflich zu diesem Tatbestand paßt. Wir wissen nicht, ob dabei wirklich bereits ein Quai zum Anlegen der Schiffe gemeint war. Aber wahrscheinlich bleibt es doch, da man

[1]) Comptes Rendus 1909, 400. Paris, Bull. corr. hell. 1916, 65 ff. fig. 35.

wohl sonst nicht den der älteren Schiffahrt dienlichen Sandstrand reduziert hätte. Der Quai besteht aus einer Schüttung von Kieseln und in der Lagerung der Blöcke der Futtermauer ist das Bestreben nach geradlinigem Abschluß unverkennbar. Die Entstehung dieses Quais am Anfang der archaischen Zeit, des einzigen, der uns aus jener Epoche erhalten ist, zeigt die beginnende Umstellung der Handelsschiffahrt, deren nunmehr größere Fahrzeuge nicht mehr auf dem Strande aufgeschleppt werden, sondern am Quai liegen[1]. Aber ein solches Liegen am Quai war am Ufer des dem Nordsturm ausgesetzten Kanals nur möglich, wenn ein künstlicher Schutz durch eine Mole geschaffen wurde. Und so wird gleichzeitig mit der Quaianlage die gewaltige, 280 m lange, 4—5 m breite Mole entstanden sein, die, aus riesigen, unbehauenen Felsblöcken aufgeschichtet, an der Stelle ansetzt, wo das nördliche Steilufer in Sandstrand überzugehen beginnt und die Küste eine langgezogene, kaum merkliche Einbuchtung nach Osten in Richtung auf das Temenos machte. Sie verläuft im sanften Bogen nach Südwesten und biegt am Ende um[2]. Die Wassertiefen betragen im ganzen Verlauf nur 2—3 m. Die Konstruktion verrät darin, daß in den nördlichen, mehr dem Sturme ausgesetzten Partien besonders große Blöcke Verwendung gefunden haben[3], eine genaue Beobachtung der örtlichen Windverhältnisse (s. Plan XXIV).

Zu der riesigen Mole von Delos gesellen sich weitere staunenswerte Anlagen ähnlicher Art, wenn auch wohl einer schon etwas jüngeren Zeit. Denn sicherlich der archaischen Blüteepoche des 7. Jahrhunderts vor der Niederlage im lelanthischen Krieg entstammt die kolossale Mole, die im Westen der weit geöffneten Bucht von Eretria aufgeführt wurde[4]. Sie ersetzt gewissermaßen durch künstliche Anlage den hier fehlenden Naturschutz, den im Osten der Bucht eine weit vorgeschobene, schmale Landzunge gewährte. Wie diese aus einer durch Anschwemmung landfest gewordnen Insel bestand, so verband jene eine ihr als Molenkopf dienende Klippe mit dem Lande. Dementsprechend führt sie südwärts auf eben die Höhe, die die Südspitze der östlichen Halbinsel einnimmt (s. Plan IIa). Ihre Gesamtlänge beträgt 6—700 m und sie führt an ihrem Ende bis in die Wassertiefe von 20 m. Wie darin, so zeigt sich ein Fortschritt gegenüber Delos auch in der Konstruktion der Mole, die im übrigen mit ihrem leicht gekrümmten Verlauf und der Umbiegung am Ende der von Delos ähnelt. Sie besteht zwar auch hier aus

---

[1] Dazu stimmt, daß schon in archaischer Zeit der Gebrauch von Leitern zum Ein- und Aussteigen belegbar ist, der sich in älterer Zeit bei den kleinen, ans Land gezognen Schiffen erübrigte. S. Aßmann bei Baumeister, Denkm. III, 1621.

[2] Comptes Rendus 1907, 365. 1909, 389 ff. Bull. corr. hell. XX, 430. ebd. 1916, 16 ff. fig. 2. Daß die Mole später auch als Anlegemole gedient habe, wie Paris a. a. O. 22 annimmt, ist angesichts der, wenn nicht starken, so doch offenbar vorhandenen seitlichen Böschung nicht wahrscheinlich.

[3] Paris a. a. O. 19.

[4] S. u. Eretria, Warum Georgiades, Ephem. arch. 1913, 215 sie entgegen seiner früheren Ansetzung ins 5. Jahrhundert herabdatiert, ist nicht einzusehen.

unbehauenen Blöcken, unter denen sich aber deutlich ein inneres Füllwerk aus kleineren Steinen zwischen zwei äußeren, stark geböschten Futtermauern aus großen Blöcken scheidet. Diese Mole ist stets ohne Zusammenhang mit dem eigentlichen Stadtgebiet geblieben und hebt sich sowohl dadurch wie durch ihre technische Eigenart von den Anlagen des 4. Jahrhunderts scharf ab. Sie hatte eine starke Böschung, die dazu führte, das zumindest bei hohem Wasserstand nur ein kleines Stück von fast dreieckigem Querschnitt über die Wasserfläche herausragte und konnte unmöglich zum Anlegen benutzt werden noch eine irgendwie geartete Befestigung tragen.

Wie südlich von der engsten Stelle des Sundes, der Euböa vom Festlande trennt, Eretria, so hat am Nordende Histiäa in archaischer Zeit eine große Rolle gespielt, bis es zerstört und, später noch, von Perikles landeinwärts verpflanzt wurde, um dann erst wieder in hellenistischer Zeit nach seiner Rückkehr an die alte Stelle eine neue Blüte zu erleben. Jedenfalls vor die Perserkriege, wahrscheinlich auch in verhältnismäßig frühe Zeit, dürfte die gewaltige Mole zu datieren sein. Von der Spitze des die im Altertum tiefer einschneidende Hafenbucht östlich begrenzenden Landvorsprunges geht sie aus und schützt das Innere derselben gegen den Südwind[1]. Auch hier scheint die Mole nicht im Zusammenhang mit der Befestigung der älteren Stadt gestanden zu haben, deren Akropolis, wie in Eretria, in einiger Entfernung vom Meere lag. Und wie in den vorgenannten Beispielen besteht sie aus einer Schüttung großer Felsblöcke mit starker Böschung zu beiden Seiten; so ist auch hier deutlich, daß die Mole ausschließlich dem Windschutz dient. Die Abmessungen sind ebenfalls gewaltige[2]. In Aegina, dessen Bedeutung schon hervorgehoben wurde, lagen zu beiden Seiten des Kaps, das die Akropolis der Stadt bildete, zwei, von Natur unvollkommen geschützte Hafenbuchten, deren nördliche schon früh einen künstlichen Schutz erforderlich machte. Ein Choma im nördlichen Hafen, wahrscheinlich die noch in Resten erhaltene, rechtwinklig zum Ufer ansetzende und ihn gegen die Gewalt des Nordwindes schützende Mole (s. Pl. VIII a), wurde in Pausanias' Zeit (II, 29, 10) auf Telamon zurückgeführt, wird also wohl aus der archaischen Blütezeit stammen[3].

Aus allgemeinen Gründen wurde wahrscheinlich gemacht, daß die ersten künstlichen Hafenanlagen im Gebiete von Korinth spätestens in die Zeit des Periander fallen. Dazu stimmt trefflich der Charakter der großen, etwa 200 m langen Mole aus unbearbeiteten Blöcken[4],

---

[1]) Steph. Byz. u. Histiäa u. Oreos. Her. VIII. 23. Ps. Skyl. 58. Liv. XXVIII, 5 ff. XXXI, 46. Strab. C 445 ff. Paus. VII, 26, 4. Schol. Thuk. I, 114. Bursian II, 407. Ders. Ber. sächs. Ges 1859, 143. Ulrichs, Rhein. Mus. 1847, 495. Ders. Reisen u. Forsch. II, 230. Baumeister, Euböa 18. Geyer, Die Insel Euböa I, 1903, 82 ff. Georgiades, S. 9, Pl. VI. Am. Journ. Arch. 1905, 332 u. 96.

[2]) Cca. 900 m(?) nach dem einzigen mir bekannten Plan von Georgiades.

[3]) S. o. S. 10. Br. A. C. 1816. Weiteres u. Aegina.

[4]) Georgiades, S. 6 Pl. II. Ein Oberbau aus Quadern kann mit G. nicht angenommen werden.

die, scheinbar als einzige[1]), die Hafenbucht von Kenchreai gegen Süden schützte; auch sie setzt an der Spitze des nur unvollkommenen Schutz gewährenden Kaps im Südosten an und entspricht mit ihren starken Böschungen auf beiden Seiten (Abb. 2) den schon besprochenen Beispielen ältesten Molenbaus. Ein Zusammenhang mit der Befestigung, die jedenfalls im 4. Jahrhundert hier vorhanden war (Ps. Skyl. 55), ist nicht erweislich. Anders steht es in Lechaion, dem Epineion am korinthischen Golf, dessen Name, wie schon (s. o. S. 25) bemerkt wurde, seinen Charakter als solches zum Ausdruck bringt. Wie an einer älteren Siedlung, so fehlt es hier auch an jeglicher natürlichen Hafenbildung. Ein flacher, den Winden schutzlos preisgegebener Strand dehnte sich vor dem von der Stadt her in mehreren Terrassen abfallenden Gelände[2]). Es ist vermutet worden, daß eine natürliche Lagunenbildung hier zur Anlage des Hafens eingeladen hätte[3]). Tatsächlich scheint die unregelmäßige Gestalt des vielfach verästelten Hafenbeckens, für dessen Formen im

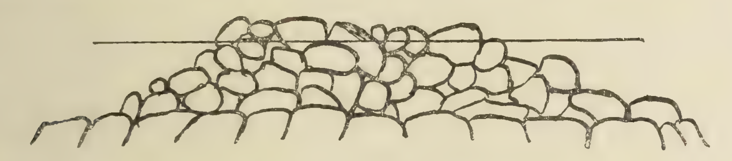


Abb. 2. Mole in Kenchreai
(Georgiades fig. 1).

Einzelnen wir kaum über die zweite Blüteperiode der Stadt in der hellenistischen Epoche hinaus Rückschlüsse machen können, eine solche Vermutung zu stützen. Aber es fehlt an diesem Küstenstrich sonst durchaus an solchen Lagunen, und es wäre ein allzu auffälliger Tatbestand, wenn man annehmen wollte, daß die einzige derartige Bildung in dieser Gegend gerade an dem Punkt der Küste sich gefunden hätte, der dem Stadtgebiet von Korinth am allernächsten gelegen war. So verdient die Erklärung, daß es sich um ein durchaus künstliches, von Menschenhand in den flachen Sandstrand gegrabenes Hafenbecken handelt, den Vorzug[4]), eine Erklärung, die auch durch den Ausdruck eines antiken Perihegeten (Dion. Call. 108), der den Hafen als „durch Aufschüttung entstanden“ bezeichnet, bestätigt wird. Dann aber muß der Hafen an einem jedes natürlichen Schutzes entbehrenden Küstenstriche sehr alt sein und seine Entstehung darf nicht unter das Zeitalter der Kypseliden herabgerückt werden. Die Erfindung der Triere durch einen Korinther am Ende

---

[1]) Misc. Salinas 1907, 71 ff. Abb. 14. Georgiades a. a. O. Zwei Molen angeblich bei Curtius, Pelop. II, 537 u. Taf. 20. Bull. corr. hell. VIII, 226. Doch scheint auch Curtius die zweite Mole nicht gesehen zu haben.

[2]) Bull. corr. hell. VIII, 229 ff. Paris ib. 1915, 13. Prakt. 1906, 151. Pläne: Georgiades, S. 4, Pl. I. Prakt. a. a. O. Taf. E. Paris, S. 2.

[3]) Paris S. 14 u. 16.

[4]) So Leake, Morea III, 234. Boblaye, Recherches 32. Curtius a. a. O. II, 536.

des achten Jahrhunderts (s. o. S. 26, Anm. 4) fordert diese Datierung ebenso, wie dieselbe technisch durch das Kanalprojekt des Periander und den Durchstich bei Leukas erlaubt wird. Daß in der Zeit dieses Tyrannen schon ein ausgebildetes Hafensystem mit Zöllen oder Gebühren bestand, bezeugt eine andere, gleichfalls gute und alte Ueberlieferung (Hekat. FHG. II, 223)[1]. Der Hafen von Lechaion ist somit für uns das älteste gesicherte Beispiel eines durch Ausschachtung im Boden dem Lande abgewonnenen Hafenbeckens, nicht nur auf griechischem Boden, sondern in der antiken Welt überhaupt[2]. Ueber seine nähere Gestalt sind, wie gesagt, keine Rückschlüsse möglich. Denn alle Molen- und Quaianlagen an seinen Ufern, so weit sie erhalten sind, entstammen zweifellos erst der hellenistischen und römischen Epoche. Nur das eine können wir aus dieser späteren, höchst merkwürdigen und verwickelten Gestaltung noch ablesen: Auch die älteste Anlage kann trotz ihrer rein künstlichen Entstehung keinerlei reguläre Form gehabt haben, sondern war ein durchaus unregelmäßiges Gebilde, dessen leitender Gesichtspunkt hier wie später das Prinzip gewesen ist, eine möglichst große Anlegefläche auf kleinstem Raum zu schaffen, das sich aus der technischen Schwierigkeit ergab. Eine spätere Zeit freilich hat an anderer Stelle vermocht eine Lösung zu finden, die nicht nur dem praktischen Bedürfnis, sondern auch dem ästhetischen unter Wahrung dieses Zweckes entgegenkam.

Offenbar in sehr alte Zeit führt auch die Entstehung der beiden Heiligtümer der Aphrodite zurück, die sich in Lechaion wie in Kenchreai an den korinthischen Häfen erhoben. Daß in Lechaion die Kultstätte bis in die archaische Zeit zurückgeht, macht der Umstand wahrscheinlich, daß Plutarch eben diese als Schauplatz seines Gastmahls des Periander wählte (Conv. sept. sap. II). Beide sind offenbar Filialen des städtischen Aphrodisions, von dessen blühendem Bordellbetrieb uns Strabo (C 378) eine amüsante Schilderung gibt. Dabei nennt auch er als leidtragende, geschröpfte Besucher in erster Linie die Seeleute. So tun wir hier einen Einblick in die Entstehung der massenhaft in der Nähe der Häfen griechischer Städte gelegenen Aphroditeheiligtümer späterer Zeit[3].

In den bisher genannten Fällen mit Ausnahme von Lechaion lag den archaischen Anlagen ein gemeinsamer urtümlicher Typus zugrunde. Ueberall fanden sich riesige Molen, die ohne einen erkennbaren Zusammenhang mit Befestigungsanlagen keinen anderen Zwecke als dem, den Schiffern Schutz vor Wind und Wellen zu bieten, dienten. Ein vorgerückteres Stadium, in dem die Molenbauten

---

[1]) Nicht für die Datierung des Hafenbeckens selbst kann die noch zu erwähnende Plutarchstelle herangezogen werden.

[2]) S. o. S. 27.

[3]) Ueber die Hetärensteuer in Korinth, die sonst auch in Kos und Athen, also Städten mit ausgesprochenem Seeverkehr festgestellt ist, s. Rev. ét gr. V 101. Auch in Epidamnos, wo der Hauptkult der der Aphrodite war (Philippson, RE. u. Dyrrhachium), war die Prostitution ein blühendes Geschäft (Plaut. Men. 258ff.).

in Kontakt mit der Stadtummauerung getreten, gewissermaßen in den Kyklos verwachsen sind, zeigt uns Samos, dessen gewaltige Mole wir dank der bewundernden Erwähnung des Herodot (III, 60) zu datieren imstande sind. Das ganze System von Hafenbauten, das hier noch im vorigen Jahrhundert deutlich erkennbar war, stellt eine zusammenhängende Einheit dar, die ihrerseits wieder in so inniger Anknüpfung an den von Polykrates geschaffenen Stadtmauerring steht, daß an einer großen, einheitlichen Planierung, die den Hafen als Teil des Stadtgebietes auffaßt, kein Zweifel sein kann. Wie in Korinth ein enger Zusammenhang zwischen der Erfindung der Triere und der Schaffung großer Hafenanlagen wahrscheinlich ist, so geht auch hier die neue Schöpfung Hand in Hand mit der Erfindung neuer Schiffstypen unter Polykrates, der sog. Samaina und der großen Pferdetransportschiffe, die seitdem auch kriegerische Unternehmungen mit Zuhilfenahme der Reiterei über See ermöglichten[1]. Der Stadtmauerring von Samos aus der Zeit des Polykrates ist in den wesentlichsten Zügen verfolgbar, wenn auch die noch aufrecht stehenden Reste zum größeren Teil aus späterer Zeit stammen[2]. Aber da gerade im Westen, wohin sicherlich nach der oben geschilderten Entwicklung (s. S. 32) die Ausdehnung erst zuletzt erfolgen konnte, ihr Verlauf im Zuge der polykratischen Mauer gesichert ist, scheint er mit diesem zusammenzufallen. Während nun die Mauer dort, wo sie außerhalb des Hafens am Meere zu suchen wäre, im Südwesten, auch noch am Südrand der Halbinsel Chesias tatsächlich am Meeresstrande konstatiert werden konnte[3], in Uebereinstimmung mit der Ueberlieferung (Her. III, 54), sind am Ufer des Hafens selbst anscheinend keinerlei Reste vorhanden gewesen. Während die eigentliche Akropolis — bei Herodot wird immer nur eine genannt — sicherlich die beherrschende Höhe Astypalaia im Grunde der Bucht gewesen ist, scheint auch das über dem Hafen im engeren Sinne gelegene Hügelkap Chesias befestigt gewesen zu sein[4], gewissermaßen als Hafenakropole neben der Stadtburg. Auf ihr wird eher als auf der letzteren der Palast des Polykrates gelegen haben[5]. Die gewaltige, leicht gekrümmte Mole, die in 370 m Länge[6] von der Südostspitze der Halbinsel Chesias ausgehend ostwärts in Richtung auf das die Bucht begrenzende Kap zu verläuft, (seine Spitze würde sie in der Verlängerung gerade treffen) entspricht, sowohl was ihren Verlauf als was ihre Abmessungen betrifft, den uns schon bekannten Beispielen (s. Plan III a). Sie erweitert den von Natur gewährten Schutz der Bucht ähnlich, wie es die Molen in Eretria, Histiäa und Kenchreai taten. Mit der erheblichen Tiefe von 40—60 Faden[7] (20 Orgyien nach Her.) ist sie am ehesten mit der von Eretria (s. o. S. 51)

[1] Plin. N. H. VII, 209. Stamatiadis, Samiaka 1881, I, 235.
[2] Arch. Anz. 1889, 39. Guérin S. 194.
[3] Ross, Inselr. II, 146.
[4] Guérin S. 192 u. 202.
[5] Ross a. a. O. 148 und neuerdings auch Schede, Athen. Mitt. 1919, 39.
[6] Fabrizius, Arch. Anz. 1889, 39.
[7] Ebenda.

zu vergleichen. Vor ihrer Renovierung im 19. Jahrhundert war sie in einer Höhe von 2 m ü. M. erhalten. Ueber ihre Bauweise finde ich nirgends einen Vermerk. Diese Mole sichert so die westliche Hälfte der Bucht in der Nähe des eigentlichen Stadtgebietes. Doch mit ihrer Krümmung nach Süden und ihrem langgestreckten Verlauf weiter ostwärts schützte sie nicht nur das Hafengebiet im engeren Sinne, den inneren Nordwestteil der Bucht zwischen Chesias und Astypalaia. Das wesentlich neue Moment der Hafenanlagen von Samos liegt nun darin, daß hier zum ersten Male überhaupt ein eigentlicher Stadthafen durch weitere Molenbauten ausgesondert wird, die zugleich selbst ein Stück des Stadtmauerringes darstellen. Dieser eigentliche Innenhafen wird nach Osten durch eine nordsüdlich verlaufende Mole (Plan IIIb, Länge 180 m), die in der Flucht der östlichen, zweifellos auf ihr entlanglaufenden Stadtmauer liegt[1]), abgeschlossen. Am Ende war in einem großen Trümmerhaufen ein einst hoher Aufbau kenntlich, d. h. hier stand ein die Einfahrt flankierender und den Mauerzug abschließender Turm[2]). Da diese Mole die unmittelbare Fortsetzung der an ihrem Ansatz endigenden östlichen Stadtmauer des Polykrates bildet, wird man diese Anlage schon für seine Zeit in Anspruch nehmen dürfen. Daß die Mole in ihrem Verlauf nichts mit jener großen Außenmole zu tun hat, lehrt ein Blick auf den Plan. Ihr entspricht vielmehr auf der andern Seite der durch jene geschützten, etwa 100 m breiten Einfahrt in den Innenhafen ein kleiner Molenansatz (Plan IIIc), der schon auf der britischen Seekarte von 1835 verzeichnet ist und also wohl sicher — Notizen darüber fehlen — als antik gelten kann. Jedenfalls hat an dieser Stelle ein entsprechender Turm gestanden, der die Einfahrt flankierte und den an der Südseite der Halbinsel Chesias entlanglaufenden Mauerzug abschloß. Von dieser eigenartigen Gestaltung des in den Mauerring einbezogenen Hafens soll noch im folgenden Kapitel die Rede sein. Samos ist dafür das älteste Beispiel. Vor diesem Innenhafen lag der durch die große Mole geschützte Außenhafen, der mangels vorhandenen Uferraumes wohl nur als Rhede in Frage gekommen sein könnte. Ob die Außenmole eine Befestigung getragen hat, wissen wir nicht. Aber auch ohnedies zwang sie einen angreifenden Feind, der die Hafeneinfahrt forcieren wollte, eine Kursänderung innerhalb des von ihr flankierten Bereiches vorzunehmen. Durch die Einbeziehung des Innenhafens in den Stadtmauerring war dessen Einfahrt gewissermaßen zu einem großen Stadttor geworden. Die Analogie jenes flankierenden äußeren Molenschenkels mit griechischen Toranlagen liegt auf der Hand. Aber auch anders ließe sich die seltsame und nirgends sonst wiederkehrende Anlage erklären, wenn man die große, deckende Außenmole in Zusammenhang mit

---

[1]) Guérin S. 205. Nach Cuinet, La Turquie d'Asie I, 506 betrug die (antike?) Breite 14 m. Dann wäre auch hier schon innerhalb der Stadtmauer auf der Mole ein geräumiger Quai vorhanden gewesen.

[2]) Guérins Deutung auf einen Leuchtturm ist schon darum widersinnig, weil ein solcher doch natürlich am Ende der Außenmole gestanden haben müßte.

ihren älteren Vorgängern bringt, während sich in dem in den Mauerring eingeschlossenen Innenhafen der in einer jüngeren Epoche zur Allgemeingültigkeit erhobene Typ ankündigt.

Wie es im Innern des eigentlichen Stadthafens aussah, wissen wir nicht. Nur die Kenntnis einer wichtigen Tatsache verdanken wir wieder Herodot. Es existierten dort nämlich Schiffshäuser, die hier zum erstenmal in der antiken Welt auftreten (III, 45). Und es ist dabei klar, daß es sich um eine recht ausgedehnte Anlage handeln muß [1]). Denn Polykrates sammelt in ihnen einen großen Teil der städtischen Bevölkerung und läßt ihn darin den Feuertod erleiden. Daß die Schiffshäuser hier noch in der Hauptsache aus Holz bestanden haben, wird dadurch wahrscheinlich gemacht. Zweifellos haben sie im Innern des Stadthafens gelegen. So tritt im archaischen Samos neben den in den Mauerring einbezogenen Hafen ein weiteres Moment, das für die griechischen Seehäfen typisch ist: Das aus einer Reihe von Schuppen zur Unterbringung der Kriegsschiffe bestehende Neorion, das zunächst nicht als gesonderter Kriegshafen, sondern mit dem Handelshafen im gemeinsamen Becken vereinigt auftritt.

Es ist sehr wohl möglich, daß die Ausbildung all dieser, für die Folgezeit so charakteristisch bleibenden Grundzüge im 6. Jahrhundert in Samos erfolgt ist. Die Vereinigung von Kriegs- und Handelshafen im gemeinsamen Stadthafen, der durch die Einbeziehung in den Mauerring gewissermaßen zum öffentlichen Platz der Stadt geworden ist, entspricht recht eigentlich dem Wesen der griechischen Polis.

Bezeichnend ist, daß ein anderer Typus, der vom eigentlichen Stadtgebiet losgelöste, an anderer Stelle eigens als solcher geschaffene Kriegshafen, der eine seltene Ausnahme im griechischen Leben bleibt, auch in der archaischen Zeit nur einmal auftritt, und auch hier nur im Zusammenhang mit der Entstehung eines über die griechischen Stadtstaaten hinausgehenden territorialen Gebildes. Anaxilaos von Rhegion der durch die Besetzung und Neuanlage von Messana auf der andern Seite der Meeresstraße zweifellos Tendenzen in dieser Richtung, wie sie auch später in Großgriechenland nicht ausgeblieben sind, an den Tag legte, hat in Skyllaion, getrennt von der Hauptstadt, eine Festung und damit verbunden einen eigenen Kriegshafen als vorgeschobenen Posten gegen die Etrusker angelegt [2]), von dem aus eine gewisse Seepolizei ausgeübt wurde.

Daß tatsächlich Samos in der Ausbildung des in den Mauerring einbezogenen Hafens eine besondere Rolle gespielt hat, wird wahrscheinlich gemacht durch das Vorkommen dieses erst in der archaischen Zeit entstehenden Typus an zwei Orten, deren Beziehung zu Samos unverkennbar ist, in eben dieser Zeit. Im kretischen Kydonia,

---

[1]) Das stimmt zu den erheblichen Schiffszahlen des Polykrates (Her. III, 39: 100 Pentekontoren, III, 44: 40 Trieren, offenbar nur ein Teil der Flotte). Ueber die angeblichen homerischen Schiffshäuser s. o. S. 13ff.

[2]) Strab. C 256 Nissen II, 962. Philippson RE. Art. Rhegion. Axt, Zur Topographie von Rhegion und Messana, Progr. Grimma 1887.

das unter Polykrates von den Samiern okkupiert worden ist[1]), existierte später, sicherlich vor dem 4. Jahrhundert[2]), ein in den Mauerring einbezogener Hafen. Dieser war hier leicht herzustellen durch Befestigung der der Bucht nördlich vorgelagerten Riffkette, die als natürliche Mole den Hafen gegen die Bora schützt. Der zweite Ort, an dem die Annahme eines in den Mauerring eingeschlossenen Hafens gemacht werden darf, ist Samothrake, dessen Beziehungen zu Samos notorisch sind[3]). Hier gehört die Stadtummauerung sicherlich der archaischen Zeit, spätestens dem 6. Jahrhundert an. Sie verläuft auf zwei sich gabelnden Höhenzügen nord- und nordwestwärts von der in der Südostecke gelegenen Akropolis ans Meer, an dessen Ufer keinerlei Reste erhalten sind[4]). Hier lag im Nordosten, im Schutze des bis hart an das Meer tretenden östlichen Höhenzuges der alte Hafen, den eine früher tiefer einschneidende Bucht bildete. Die Stadtmauer setzte sich hier in der Flucht ihres östlichen Zuges in einer anscheinend nördlich verlaufenden Mole der gleichen cyklopischen Bauweise fort[5]). Dieser enge Zusammenhang wie die technische Uebereinstimmung machen es wahrscheinlich, daß auch der Hafen in den Mauerring einbezogen war.

Einige weitere Ruinenstätten der archaischen Zeit entziehen sich, infolge allzu ungenügender Erforschung, der Beurteilung. So scheinen z. B. in Naxos zwei Molen vorhanden zu sein, die wohl am ehesten der archaischen Blütezeit unter Lygdamis entstammen[6]). Auch die gewaltigen Hafenanlagen von Eleusis auf Thera harren noch einer Untersuchung und Planaufnahme, die allein anstelle allgemeiner Ueberlegungen auch sichere Anhaltspunkte für die Datierung geben könnte[7]). Der Ort liegt an der Südspitze der großen, südlich des Stadtberges von Thera gelegenen Ebene, etwa 4 km von der Stadt entfernt; zwei Molen, die, anscheinend unregelmäßig gekrümmt, aber im Wesentlichen parallel verlaufen, bilden einen nach Westen geöffneten Hafen. Die südliche Mole setzt an die Landspitze an und hat eine Länge von etwa 360 m, die nördlich vom Ufer ausgehende ist nur 110 m lang. Die Annahme einer vorhistorischen Anlage ist völlig unberechtigt und die einer hellenistischen, solange die Steine schweigen, gleichfalls unerweislich[8]). Die Tatsache, daß die Nekropole hier bis in die geometrische Epoche zurückgeht, läßt die Entstehung in früher Zeit als das Wahrscheinlichste voraussetzen. Freilich

---

[1]) S. o. S. 7, Anm. 6. Dazu Br. A. C. 1658. Pashley I, 12 ff. Mon. Linc. VI, 201 ff. Perrot, l'île de Crète 1867, 34. Bothmer, Kreta, Leipzig 1899, 18.

[2]) Das beweist Ps. Skyl. 47, s. folg. Kapitel.

[3]) Conze, Reisen auf den Inseln des thrakischen Meeres, 47 ff. Kern, Arch. Anz. 1893, 130. Conze-Benndorf-Hauser, Samothrake m. Pl. I, Taf. I. IG. XII, 8, 36 ff. (Fredrich).

[4]) Conze a. a. O. 56.

[5]) Ebenda 57.

[6]) Dugit, De insula Naxo, Thèse Paris 1867, 36. Ueber die bedeutende Macht von Naxos in archaischer Zeit Her. V, 28 ff. VI, 96.

[7]) Roß, Inselr. I, 69. Hiller von Gärtringen, Thera III, 50.

[8]) Für sie hat sich Philippson, Mittelmeergebiet, 2. Aufl. 73, entschieden.

hätte man auch bei der Stadt selbst durch so gewaltige Anlagen einen künstlichen Hafen schaffen können. Aber der Schutz gegen die sommerlichen Nordwinde ist von Natur hier besser als dort[1]). So mochte, ehe noch Kunstbauten geschaffen wurden, dieser Platz zur Entstehung des Epineions einladen, das nach Ausweis der Gräber gleichzeitig mit der Stadt erwuchs. Als man dann später, wohl in der archaischen Zeit, zur Anlage eines künstlichen Hafens schritt, erfolgte diese ganz natürlich dort, wo das Epineion bereits lag.

Nicht sehr bedeutend sind die Reste aus archaischer Zeit in Thasos, dessen alte Seegeltung durch eine antike Tradition, derzufolge hier die ältesten Kriegsschiffe erbaut sein sollten (Plin. N. H. VII, 209), bezeugt wird. Zu Anfang des 5. Jahrhunderts besaßen die Thasier eine erhebliche Flottenmacht (Her. VI 46 ff.). Irgendeinen künstlichen Schutz des dem Nordwind preisgegebenen Hafens wird man hier deshalb schon für die archaische Zeit vermuten dürfen. Die große Mole (a) im Nordwesten des alten Hafens, die diese Aufgabe jetzt erfüllt, scheint allerdings modernen Ursprungs zu sein[2]). Aber nicht weit südlich davon, durch einen Tordurchlaß aus der antiken Stadt zugänglich, liegt eine zweite, kleinere[3]). Diese zeigt keinerlei Zusammenhang mit der späteren Stadtbefestigung des 5. Jahrhunderts, deren Grenze vielmehr weiter nördlich lief, die aber ihrerseits durch eben jenen Tordurchlaß auf sie Rücksicht nimmt. So wird man wohl auch diese Mole der archaischen Zeit zuschreiben dürfen.

Auch im thrakischen Ainos, wo eine natürliche Lagunenbildung als Hafen benutzt wurde[4]), werden die Reste einer die Einfahrt schützenden 300 Schritt langen und 20 Schritt breiten Mole aus kolossalen Blöcken wohl aus der archaischen Blütezeit stammen[5]).

Die besonderen Vorzüge, die mit der Kaplage und doppelten Häfen zu beiden Seiten verbunden waren, sind schon gestreift worden. In diesen Fällen hat man sich meist damit begnügt, jedenfalls in der älteren Zeit, nur einen der Häfen künstlich auszubauen[6]). Nachdem einmal die Erfindung des in den Stadtmauerring eingeschlossenen Hafens gemacht worden war, mag in manchen Fällen es das Natürliche gewesen sein, auch den mit Molen ausgebauten

---

[1]) Thera I, 77. Ueber die Nekropole ebd. 305.

[2]) S. Plan XIV nach JHS. 1909, Pl XIV. Conze a. a. O. 1 ff., Athen. Mitt. 1897, 115 ff. Perrot, Mémoire sur l'île de Thasos, 1864. Prokesch v. Osten, Diss. Ac. Pont. 1835, 181 ff. Fredrich, Athen. Mitt. 1908, 215 ff. m. Pl. Abb. 2. Ders. Vor den Dardanellen. 1915, 117 ff. u. IG XII, 8. Rev. arch. 1909, 1. Baker-Penoyre, JHS. 1909, 202 ff. Artner, Progr. Wien 1912, 1 ff. 1913, 1 ff. Comptes rendus 1912, 193. Bull. corr. hell. 1920, 407 ff. 1921, 86 ff mit etwas abweichender Planskizze.

[3]) S. Pl. XIV. Fredrich S. 228 hielt die n. Mole für antik. Vgl. aber Baker-Penoyre S. 204. Bei der enormen Breite derselben (20 m) hätte sie zugleich zum Anlegen dienen müssen. Dann aber wäre unverständlich, warum das Tor in der Stadtmauer nicht an ihrem Ansatz, sondern weiter s. liegt.

[4]) S. S. 48 u. Anm. 1.

[5]) Dumont, Mél. d'Archéologie 1892, S. 205.

[6]) S. darüber im folgenden Kapitel.

Hafen zugleich in den Kyklos einzubeziehen. Aber so allgemeingültig ist doch der geschlossene Hafen in archaischer Zeit noch nicht geworden, daß das immer der Fall gewesen wäre.

Die natürlichen Vorzüge der Kaplage mit Doppelhäfen gegenüber den dem Lande vorgelagerten Inseln sind zweierlei Art. Einmal ist bei jenen eine Landverbindung mit dem Hinterland von Natur gegeben, die den letzteren fehlte — ein Mangel, der um so empfindlicher wurde, je mehr solche Städte in ihrer Weiterentwicklung sich auf das gegenüberliegende Land ausdehnten. Zweitens aber wurde der Hauptvorzug dieser Lage, jedenfalls in vielen Fällen, einen bei jedem Wind irgendwie geschützten Hafen zu besitzen, dadurch wieder aufgehoben, daß in einem Kanal doch noch die Brandungsgewalt aus dem einen Hafen in den anderen hinüberwirkte. So ergab sich, um diesen Uebelständen abzuhelfen, die Notwendigkeit von Dammbauten zur Verbindung der Inseln mit dem Lande. Der ursächliche Zusammenhang solcher Anlagen mit dem in archaischer Zeit aufkommenden Molenbau ist inhaltlich durch die Aufgabe des Windschutzes, konstruktiv in der Errichtung von Mauern im Wasser gegeben. So kann es uns nicht Wunder nehmen, daß auch in dieser Epoche zwei Beispiele derartiger Anlagen zu konstatieren sind.

In Syrakus wie in Knidos ist eine solche Dammverbindung mit der Inselstadt in der archaischen Zeit bereits geschaffen worden. In Syrakus war dadurch ein schmaler Kanal zu überbrücken[1]). Sicherlich ist das bereits im 6. Jahrhundert geschehen, da Ibykos den „Damm aus auserwählten Steinen" rühmte (Strab. C. 59). Diese Ausdrucksweise läßt eher darauf schließen, daß es sich um ein damals neuerbautes Werk handelte, und eine frühere Ansetzung, wie sie vorgeschlagen wurde[2]), ist durch nichts zu begründen. Auch die Annahme, daß dieser Damm nicht an der Stelle gelegen habe, wo im späteren Altertum, wie heute noch, die Verbindung vermittelst einer Brücke hergestellt war, ist unzulässig. Denn die weiter östlich festgestellten, in einer Flucht liegenden Untiefen haben mit diesem Damm nichts zu tun und sind die Reste zweier den kleinen Hafen abschließender Molen nicht sicher bestimmter Zeit (s. u.). — In Knidos hat naturgemäß die älteste Stadt auf der, ursprünglich eine Insel bildenden, bergigen Landspitze von Kap Krio gelegen[3]). Der hier zur Verfügung stehende Raum war auf die terrassenartig ansteigende, dem Lande zugekehrte Nordostseite der Insel beschränkt. Und so wird schon früh die Ausdehnung des bewohnten Stadtgebietes auf das Land erfolgt sein. Denn bereits im 7. Jahrhundert tritt

---

[1]) Von den drei jetzt vorhandenen Kanälen scheint der östliche, an der schmalsten Stelle nur 40 m breite, antiken Ursprungs zu sein. S. Cavallari-Holm-Lupus, Die Stadt Syrakus 1887, 18 ff. Sichere Grundlagen zur Entscheidung der Frage fehlen.

[2]) Holm a. a. O. Entstammt auch der Damm, der das benachbarte punische Motye schon frühzeitig mit dem Lande verband (Diod. XIV, 48, 2) bereits der archaischen Zeit?

[3]) Schon vorhistorische Siedlung, s. Fimmen S. 102.

Knidos als Kolonisator auf[1]) und zur Zeit des Harpagos ist es nicht nur eine Seestadt, sondern auch Beherrscherin eines beträchtlichen Landgebietes, der ganzen knidischen Halbinsel. Nun ist zwar die Verbindung mit dem Lande in Gestalt eines Dammes, aus dem sich später durch Ansetzung von Schwemmassen ein breiter Isthmus entwickelte, literarisch erst für die Zeit des peloponnesischen Krieges erweisbar. Denn ohne die Annahme einer solchen Landverbindung ist der bei Thukydides (VIII, 35) geschilderte Vorgang unverständlich. Bei der geringen Bedeutung, die Knidos im 5. Jahrhundert gehabt hat — war es doch zur Zeit der von Thukydides berichteten Vorgänge unbefestigt — ist die Entstehung des Dammes schon in der archaischen Zeit sicher vorauszetzen. Und dieser Epoche auch werden wohl die beiden großen, den südlichen Hafen abschließenden Molen aus unbehauenen Blöcken[2]), die beide ungefähr eine Länge von 150 m haben, entstammen. Denn dieser Hafen bedurfte früh eines Molenschutzes[3]). Durch diese Dammanlagen wurde so künstlich ein Doppelhafen geschaffen. Aber damit war der durch die natürliche Lage gerade hier gegebene Vorzug einer Kommunikationsmöglichkeit zwischen den beiden Häfen in einer Epoche, die noch Brückenbau in größerem Stil nicht kannte, aufgegeben. So hat denn eine spätere Zeit durch Durchstechung der erst künstlich geschaffenen Landverbindung und Ueberbrückung derselben in Knidos, wie in Syrakus diesem Mangel wieder abgeholfen.

Der Ausbau durch Molen in der Vereinigung mit der Einbeziehung des Hafens in den Stadtmauerring läßt sich für die archaische Zeit an einigen von Natur mit Doppelhäfen ausgestatteten Plätzen für einen der Häfen belegen. Doch gehören diese Fälle, soweit wir jedenfalls sie mit einiger Sicherheit konstatieren können, bezeichenderweise erst an den Ausgang der archaischen Epoche. — P a r o s war bereits zur Zeit der Perserkriege ummauert (Her. VI, 133) und die Stadt hatte damals schon den größten Umfang, den sie je erreicht hat[4]). Das Stadgebiet hatte sich ziemlich gleichmäßig nach allen Seiten von der Akropolis ausgedehnt, die auf einer Landecke am Ausgange der Bucht von Parikia lag. Doch ist der Mauerring mit Sicherheit nur im Süden festgestellt; seine westliche Grenze wird ein Bach, der in einiger Entfernung von der Akropolis in eine geschützte Bucht mündet, gebildet haben. Die östliche Begrenzung ist für die hellenistische Zeit westlich der von Rubensohn entdeckten hellenistischen Nekropole fixiert[5]). Das Ufer an der Akropolis hat durch Abrasion gelitten und deren Kaplage sich infolgedessen verwischt. Im Uebrigen scheint eine auf Paros überhaupt festzustellende Küstensenkung stattgefunden zu haben[6]). So viel ist klar: Zu beiden

[1]) Newton, Halicarnass usw. II, 350 ff.

[2]) Newton a. a. O., kenntlich auf Pl. 51.

[3]) Vielleicht entstammen auch die den kleinen Hafen von Syrakus abschließenden Molen, deren Datierung nicht feststeht, derselben Zeit wie der Damm.

[4]) S. den Plan bei Rubensohn, Athen. Mitt. 1901 Taf. IX/X, u. S. 157 ff.

[5]) a. a. O. S. 184.

[6]) Philippson, Beitr. z. Kenntn. d. griech. Inselwelt 1901, 65.

Seiten der Akropolis befanden sich natürliche Einbuchtungen. Die Stadt hatte also Doppelhafentypus. Dieser wird auch von Ps. Skylax bezeugt, dessen Angabe natürlich nicht auf die Insel sondern auf die Stadt zu beziehen ist. Da die parische Flotte, wie Rubensohn richtig hervorgehoben hat, bei der Belagerung durch Miltiades garnicht erwähnt wird, muß sie an einer gegen Angriffe geschützten Stelle gelegen haben. Der bei Ps. Skylax genannte geschlossene Hafen — daß darunter ein in den Mauerring eingeschlossener zu verstehen ist, wird im folgenden Kapitel dargelegt werden — wird also schon damals existiert haben. Er lag wahrscheinlich östlich von der Akropolis, an deren Nordspitze ein noch 50 m lang erhaltenes Molenstück ansetzt[1]. Etwa 150 m östlich davon und nördlich von der hellenistischen Nekropole läuft ein ihr paralleler Molenzug, senkrecht vom Ufer aus, geradlinig nach Norden Rubensohn hat bestritten, daß diese Mole etwas mit dem geschlossenen Hafen zu tun hätte, weil sie außerhalb der weiter westlich gelegenen Stadtgrenze liegt. Die hellenistische Nekropole südlich dieser Mole beweist aber weiter nichts, als daß eben in hellenistischer Zeit hier nicht mehr Stadtgebiet war. Es ist jedoch sehr wohl möglich, daß die archaisch-klassische Stadt sich weiter östlich ausgedehnt hat. Der Rückgang des Stadtgebietes in hellenistischer Zeit erklärt sich aus der geringeren Bedeutung der Stadt seit dem 4. Jahrhundert. Andererseits ist auch bei einer gewaltsamen Zerstörung des Hafens ein völliges Verschwinden der Mole schon im Altertum höchst unwahrscheinlich und ohne Analogie. Man müßte doch jedenfalls annehmen, daß eine solche, am östlichen Ende des geschlossenen Hafens unter allen Umständen erforderliche Mole, noch irgendwie in Resten erhalten gewesen wäre. Dann aber wäre unverständlich, weshalb man die neue Mole ohne Benutzung der alten Reste, dicht östlich von diesen gebaut hätte. Denn sehr viel weiter westlich die östliche Begrenzung des geschlossenen Hafens zu suchen, verbieten die notwendig vorauszusetzenden Dimensionen desselben, dessen Uferstrecke ohnedies bis zur erhaltenen Mole nur etwa 300 m betragen würde. Auch Rubensohn setzt ja auf Grund der Ruinen seine östliche Stadtgrenze unweit dieser Mole an. Ueber die Konstruktion der Molen ist leider nichts bekannt.

Auf Grund der gleichen Ausdrucksweise des Ps. Skylax (98) dürfen wir eine Kaplage mit zwei Häfen, von denen einer in den Mauerring eingeschlossen war, auch für Alt-Priene voraussetzen, obwohl wir dessen Lage noch nicht einmal kennen[2]. Denn auf Neupriene trifft diese Angabe nicht zu, da es niemals selbst Häfen, sondern von vorneherein ein getrenntes Epineion besessen hat. Also wird auch hier bereits die archaische Stadt zwei Häfen, darunter

---

[1]) Ps. Skyl. 58. Richtig Rubensohn a. a. O. S. 189 gegen Hiller v. Gaertringen IG XII, 5 p. XXV. Der östlich von der Mole in 45 m Länge mit einer 2 m breiten Futtermauer erhaltene Quai kann auch aus späterer Zeit stammen.

[2]) S. Wiegand, Priene S. 35. Hiller v. Gaertringen, Inschriften von Priene I ff.

einen in den Mauerring einbezogenen gehabt haben. Denn daß dieser von Ps. Skylax bezeugte Zustand vor der Zerstörung im jonischen Aufstand geschaffen sein muß, ist unzweifelhaft[1]).

Das dritte Beispiel dieser Typus bildet Kyzikos. Es kann nach den Darlegungen Philippsons[2]) als feststehend angenommen werden, daß die Stadt von Anfang an am Nordende des die Insel Arktonnesos mit der kleinasiatischen Küste verbindenden Isthmus und nicht etwa an einem Sunde zwischen jenen beiden gelegen hat[3]). Die antike Tradition, derzufolge Kyzikos eine Insel gewesen sei, beruht teils auf geologischer Spekulation, teils auf dem Zustand im späteren Altertum. Der örtliche Befund wird bestätigt durch die von Reinach[4]) geltend gemachten Ueberlieferungsgründe, denen noch hinzuzufügen ist, daß auch nach der auf guten Quellen beruhenden Schilderung des Apollonios Rhodios (I, 932 ff. m. Schol.) die Argonauten durchaus nicht zwischen der Insel und dem Lande durchfahren, wie allgemein angenommen wurde[5]). Die dreieckige Halbinsel Arktonnesos

---

[1]) Allerdings sehe ich nicht die Notwendigkeit mit Hiller von Gaertringen (a. a. O. II) die Quelle des Ps. Skylax ins 6. Jahrhundert heraufzudatieren. Noch während des jonischen Aufstandes stellte Priene die stattliche Zahl von 12 Schiffen (Her. VI, 8). Es ist allerdings damals zerstört worden und offenbar zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken Daß aber die Stadt in dörfliche Siedlungen aufgelöst worden sei, ist eine durch nichts beweisbare Hypothese. Für den geringen Schiffsverkehr der nunmehr kleinen Stadt mochten die beiden alten Häfen trotz zunehmender Versandung noch länger genügen, so daß die Notiz des Ps. Skylax wohl auf eine nur einige Dezennien vor seiner Zeit liegende Quelle zurückgehen kann. Freilich setzt seine Angabe das Vorhandensein eines Mauerringes voraus. Aber wo steht denn geschrieben, daß die Zerstörung so radikal gewesen sei, wie Hiller annimmt?

[2]) Reis. u. Forsch. im westl. Kleinasien I, 50.

[3]) S. Plan XI. Prokesch v. Osten, Denkwürdigkeiten III, 274. Marquardt, Kyzikos 1836. Judeich Sitz.-Ber. Berl. Ak. 1898, 551. Perrot-Guillaume, Galatie etc. 69 ff. m. Pl. Rev. ét. gr. VI, 8. VII, 45. Ruge, Pet. Mitt. 1892, 226 ff. JHS. XXII, 126 ff. ib. Rustafjaell 175 ff. m. Pl. ib. XXIV, 135 ff., ib. 1918, 95. Hassluck, Cyzicus 1910 (dazu BPhW. 1913, 203 ff) m. Plan.

[4]) Rev. ét. gr. VII a. a. O.

[5]) Merkwürdigerweise auch von Reinach a. a. O. Die Schilderung des Apollonios geht auf Deiochos von Prokonnesos (5. Jahrhundert?) zurück (s. Marquardt a. a. O.) und hat mit der hellenistischen Zeit, wie Hassluck will, nichts zu tun. So gut die in den Scholien benutzten Quellen sind, so sind sie doch offenbar durch den hellenistischen Zustand beeinflußt. Die ganze Darstellung des Apollonios gründet sich auf in Kyzikos und Umgebung vorhandene, sagenhafte Relikte der Argonautenzeit. Der Vorgang ist folgender: Die Argonauten kommen von Westen in den Hafen bei der Quelle Artakie, d. h. natürlich den Hafen des späteren Artake. Da wurzelt die Legende von einem Ankerstein der Argo (953 ff.). Hier werden sie von den Dolionen begrüßt und überredet in den Hafen der Stadt zu fahren. Das tun sie offenbar sogleich (anders Mooney z. d. St.). Denn gleich darauf wird ein Altar des Apollon Ekbasios, der von ihnen geweiht ist, erwähnt und mit „dort" eingeführt (964 ff.). Dann kommt Kleite usw. Es folgt ein korrupter Vers (986/7), dessen Bedeutung nicht klar ist, in dem aber gesagt werden muß, daß ein Rest der Argonauten im Hafen Chytos zurückbleibt, in dem sich das Folgende abspielt und der darum mit dem erstgenannten Hafen der Stadt identisch sein wird. In dem Vers muß stehen, daß die Argonauten das Schiff an den Strand gebracht haben (s. Mooney z. d. St.). Die Zurückgebliebenen werden von den Giganten angegriffen, die ihnen die Ausfahrt ins

hing also von jeher an ihrer Südspitze durch einen etwa eine englische Meile breiten Alluvionsisthmus mit der Küste zusammen, der im Altertum von einer großen Lagune zwischen zwei erhöhten Dünenrändern eingenommen wurde. So war von Anfang an der Doppelhafentypus zu beiden Seiten des Isthmus gegeben. Der westliche Hafen hieß Chytos, nach alter Ueberlieferung (Schol. Apoll. I, 987, vgl. Hassluck S. 5) weil die Pelasger dort Dämme aufgeführt hatten, d. h. der Hafen hatte schon im 5. Jahrhundert Molen, die man für alt hielt, die also aus der archaischen Zeit stammten. Vom östlichen Hafen, Threkios, aber ist uns so etwas nicht bekannt. Da nun bei Apollonios der westliche Hafen als Stadthafen schlechthin bezeichnet wird, da ferner Xenophon (Hell. I, 1, 16 ff.) nur von dem Hafen spricht, liegt die Vermutung nahe, daß auch hier der durch Molen ausgebaute westliche Hafen in den Stadtmauerring eingeschlossen war. Diese Betonung der Richtung nach Westen, wo der Haupthafen Chytos, künstlich ausgebaut, lag, findet ihre Erklärung nicht etwa in einem von Natur bessern Schutz des Osthafens, sondern in den allgemeinen Schiffahrtsverhältnissen. Kyzikos war am Eingang der Propontis für die vom Westen kommenden der natürliche Haupthafen. Die vom Schwarzen Meer zurückkehrenden Schiffe aber wurden durch die Strömung des Bosporus nach Byzanz getragen und hielten sich dann auch weiter an der Nordküste.

Das Bild, das die Entwicklung des Hafenbaues in der archaischen Zeit bietet, zeigt so eine lehrreiche Herausbildung der klassischen Typen von den urtümlichen Anfängen. Im Allgemeinen ist es bezeichnet durch die enge Verwachsenheit der geschaffenen Anlagen mit dem Boden. Die Molen mit ihren gewaltigen Abmessungen, neben denen die Bauwerke späterer Epochen keine Steigerung darstellen, vielmehr vielfach sich bescheiden ausnehmen, selbst in den meisten Fällen organisch aus Landspitzen oder

---

Meer mit Felsblöcken versperren und so die Flucht unmöglich machen. Nach siegreichem Kampfe fahren die Argonauten ab (1013). Nach Ablauf eines Tages werden sie vom Sturm zurückgetrieben und landen nun natürlich auf der Ostseite außerhalb der Stadt, wo ein heiliger, mit ihnen in Verbindung gebrachter Stein später gezeigt wurde. Das entspricht der ersten Landung in Artake. Sie geraten mit den Dolionen in Kampf usw. Nach der Erkennung rudern sie in den Hafen Threkios, der also als Stadthafen an der Ostseite dem Chytos an der Westseite entspricht. Die ganze Geschichte ist eine leicht durchschaubare mythologische Dublette. Außerhalb der Stadt, einmal im Artake im Westen, wurden Ankersteine, bzw. Steine zur Befestigung des Schiffes gezeigt, wo die Argonauten zuerst gelandet sein sollten. Auch die beiden Stadthäfen machten sich den Vorzug der Beherbergung der Argo streitig. An einem stand ein Altar des Apollon Ekbasios. Den hatten natürlich auch die Argonauten geweiht. Dazu kamen verschiedene Variationen, nach denen eine kriegerische oder friedliche Auseinandersetzung mit den Ureinwohnern stattgefunden hatte, die, wenn sie freundlich waren, Dolionen hießen, sonst aber Giganten. Auch auf duf Dindymos sollten die Argonauten gestiegen sein. Nach der einen Version hätten sie dort nach der Erschlagung der Feinde geopfert (1092 ff.), nach der andern, nachdem sie freundliche Aufnahme gefunden hatten, sich den Weg zeigen lassen (985). — Aber von einer Durchfahrt durch den Euripos ist nirgends die Rede. Die ursprüngliche Isthmuslage beweist auch gerade für die alte Zeit der Kult des Poseidon Isthmios.

Kaps hervorwachsend, wirken wie naturgebildete Formen. Bei aller Bewunderung dieser gewaltigen Werke ist ihr primitiver Charakter nach der konstruktiven Seite unverkennbar. Soweit sie bekannt sind, stellen sie ausnahmslos einen Wall von unbehauenen, ins Meer geworfenen Blöcken dar, so daß es nur allzu natürlich ist, wenn, wie in Aegina und Kyzikos, spätere Geschlechter sie für Werke mythischer Vorfahren hielten. Diese primitive Technik gegenüber dem entwickelten und mit großem Raffinement durchgebildeten Mauerbau der archaischen Zeit zeigt, daß die Anfänge des Wasserbaues[1]) um eine Etappe zurückgeblieben sind. Neben diesen großartigen Molenbauten steht in Lechaion bereits der Vertreter einer zweiten, wenn auch seltener geübten Bauweise: Das im Boden durch Ausschachtung gewonnene Becken. Wiederholt konnte weiter verwiesen werden auf den engen Zusammenhang der Hafenanlagen mit den Fortschritten des Schiffsbaues. Auch die Ausbildung des Neorions als eines innerhalb des Stadthafens gelegenen Bezirkes mit einer Reihe von Schiffshäusern fand sich bereits im 6. Jahrhundert vollendet. Endlich aber schuf die archaische Zeit überhaupt erst den städtischen Hafen im engeren Sinne durch Einbeziehung in den Mauerring.

IV.

Der Limen kleistos.

Der in den Mauerring einbezogene Hafen ist ein ausgesprochen griechisches Gebilde. Er tritt zuerst in der archaischen Epoche auf, findet sich in der klassischen und hellenistischen Periode häufig, lebt aber dann auch noch in der römischen Zeit fort und erstreckt sich endlich in seinen letzten Ausläufern über das byzantinische Mittelalter und die Schöpfungen der Genuesen und Venetianer bis in die Renaissance. Ueberall bleibt das Bild in den wesentlichen Zügen das gleiche: die Stadtmauern laufen am äußeren Rande der Vorgebirge, oder wo diese die Einfahrt nicht genügend verengten, auf den an ihr errichteten Molen, um beiderseits einer möglichst schmalen Durchfahrt in Türmen zu endigen, zwischen denen gewissermaßen das Haupttor zu dem Hauptplatz der Stadt hineinführt. In Naupaktos

[1]) Nicht nur läßt sich beobachten, daß die Anlagen der archaischen Zeit aus unbehauenen Felsblöcken bestehen, sondern es kann bis zu einem gewissen Grade gesagt werden, daß diese Technik innerhalb der antiken Entwicklung ausschließlich ihnen eigen ist. Häufiger findet sich noch später die Fundierung der Molen durch eine Schüttung unbehauener Blöcke, die aber dann höchstens bis an die Oberfläche des Meeres reicht und darüber einen entwickelteren Aufbau trägt. Das ist der Fall in Dekhela (s. d.), in Anthedon (s. d.) und in Terracina, wie heute noch vielfach. Das einzige Beispiel einer ganz sicher antiken Mole, die nur diese Technik gehabt hat, aus späterer Zeit bietet Leukas, wo sich diese Erhaltung einer älteren Konstruktionsweise aus den besonderen Aufgaben, die eine feinere Ausführung überflüssig machten, erklärt (s. u. Leukas).

ist diese Anlage, von den Venetianern geschaffen, so schön erhalten[1]), daß sie den lebendigsten Eindruck eines solchen antiken Stadtbildes vermittelt. Genau so wie heute liefen dort im Altertum die mit den Türmen endenden Stadtmauerzüge zur engen Einfahrt[2]). Die Entstehungsgründe dieses Typus liegen so sehr auf der Hand, daß sie kaum erörtert zu werden brauchen. Das Entscheidende ist natürlich die Sicherheit, die durch diese Anlage den im Hafen liegenden Schiffen gewährt wird; nach ihr wurde gerade in einer späteren Epoche das Bedürfnis um so stärker, als schon seit der archaischen Zeit das Aufschleppen der Handelsschiffe auf den Strand auch bei längerem Aufenthalt nicht mehr, ihrer zunehmenden Größe wegen, möglich war. Dazu gesellte sich mit dem Aufkommen größerer staatlicher Kriegsflotten in eben dieser Epoche und der dadurch veranlaßten Schöpfung des aus einer Reihe von Schiffsschuppen bestehenden Neorions, das stets feindlichen Angriffen einen leicht entzündbaren Brandherd darbot, auch die Notwendigkeit dieses besonders zu sichern. Außerdem bot eine solche Anlage auch zugleich erhöhten Windschutz, indem die Stadtmauern auf den Molenzügen auch den Dienst verrichteten, den man heute auf den Außenrändern der Molen entlang geführte sogenannte Parapetmauern erfüllen läßt.

Vielfach ist aber, wo auch mehrere Häfen zur Verfügung standen, nur einer von ihnen einbezogen worden. Das erklärt sich aus dem Bestreben eine solche Mauerbresche, wie sie die Einfahrt darstellte, die immer trotz der angewandten Verteidigungsmaßnahmen leicht zu forcieren war, nicht ohne Not zu verdoppeln. Außerdem aber setzte eine solche Einbeziehung in den Mauerring im allgemeinen voraus, daß die Stadt wirklich den Hafen umgab. Diese Lage ergab sich namentlich bei den von Vorgebirgssiedlungen ihren Ausgang nehmenden Städten oder bei solchen, die von vorgelagerten Inseln sich auf das gegenüberliegende Land ausdehnten, wie Knidos, Syrakus und Mytilene von selbst, da die Stadtausdehnung eben der Steigerung von Handel und Verkehr entsprach. Dabei war es natürlich, daß in den meisten Fällen die Ausdehnung zunächst nur um einen, dem Hauptverkehr dienenden Hafen erfolgte und dann dieser in den Mauerring einbezogen wurde. Das war neben den schon genannten Beispielen der Fall in Larymna, Paros, Klazomenae und Kyzikos, vielleicht auch in Halikarnaß, während in Myndos mit der Vorgebirgslage von vornherein nur ein Hafen verbunden war[3]).

---

[1]) S. die Abb. bei Woodhouse, Aetolia 1897, S. 310.

[2]) Die venetianische Mauer folgt nach Woodhouse a. a. O. im Wesentlichen dem noch in Resten erkenntlichen Zuge des antiken Mauerringes. Wegen der geringen Wassertiefe lagen schon im 5. Jahrhundert die größeren Schiffe außerhalb des Hafens, wo ein Apollontempel vielleicht die Stelle des Emporions bezeichnet (Thuk. II, 91). Dagegen stand der von Pausanias (X, 38, 10 ff.) genannte Poseidontempel offenbar in der Stadt am Hafen und hat mit dem Heiligtum auf Kap Antirrhion, womit ihn Woodhouse a. a. O. S. 313 zusammenwirft, nichts zu tun.

[3]) Die Nachweise der Einzelheiten finden sich im Katalog.

Zu diesen von Natur gegebenen Grundlagen kam noch ein weiteres: das für den griechischen Stadtstaat charakteristische Bedürfnis nach Konzentration des Handels und Verkehrs in einem Hafen, der gewissermaßen einen zweiten Sammelplatz des städtischen Lebens darstellte neben der Agora, wofern er nicht gar mit dieser räumlich verbunden war. Zwar hat die griechische Staatsauffassung durchaus den Begriff der zu einem Territorium gehörigen Häfen, mögen diese nun mit der Stadt in Verbindung stehen oder nicht, gekannt. In diesem Sinne treten die Häfen eines Staatsgebietes sowohl in kretischen Inschriften[1]) wie im griechischen Mutterland[2]) auf. Daneben aber steht der städtische Hafen als Hafen schlechthin bezeichnet[3]). Daß hier mehr als nur ein Sprachgebrauch vorliegt, geht aus einer der Inkunabeln des griechischen Urkundenwesens hervor, der archaischen Vertragsurkunde zwischen Oiantheia und Chaleion[4]). Mag man diese dahin interpretieren, daß sie die Sicherung der Bürger beider Staaten gegenseitig garantierte oder, was mir wahrscheinlicher ist, daß beide Staaten sich verpflichten auf dem Gebiete des andern gegen einem dritten beliebigen Staat angehörige Fremde sich jeder Gewalttat zu enthalten, — in jedem Falle dient der Vertrag der Sicherung des Verkehrs. Verkehr aber heißt hier Schiffs- und Handelsverkehr. Im ersten Paragraphen wird bestimmt, daß Gewaltakte gegen fremde Personen im Gebiete von Oiantheia den Chaleiern und vice versa untersagt sind. Auch dem Fremden gehörige Güter dürfen nicht gewaltsam fortgenommen werden und die Anwendung von Gewalt ist nur in der Notwehr erlaubt. Dann heißt es weiter: *τὰ ξενικὰ ἐθαλάσσας hάγην ἄσυλον πλᾶν ἐλιμένος τῶ κατὰ πόλιν.* Das ist von den Kommentatoren mit Recht dahin interpretiert worden, daß Gewaltakte gegen die Güter Fremder zur See[5]) erlaubt sind außer im Stadthafen. Diese Betonung des einen städtischen Hafens ist sehr auffällig. Hier wird offenbar der Schutz ausdrücklich nur für den Stadthafen, nicht für die übrigen im Gebiet von Oiantheia gelegenen Hafenplätze garantiert. Das ist um so auffälliger, als Oiantheia (Galaxidi)[6]) selbst ein Vorgebirge einnahm und, abgesehen von der sonst reich gegliederten Küste, hier unmittelbar bei der Stadt von jeher zumindest zwei Häfen gelegen waren. Von ihnen galt also nur einer als eigentlicher Stadthafen, jedenfalls der besonders

[1]) Collitz-Bechtel 3749 und 5075.

[2]) IG VII, 222, 5 und Dittenberger 3. Auflage Nr. 647.

[3]) In Patmos Ephem. arch. 1915 S. 132, Nr. 8. In Minoa auf Amorgos IG. XII, 7 Nr. 226, auch an den Hafen von Sikyon, der den Namen Limen als Eigennamen führte (Paus. II, 12, 2 dazu Curtius, Pelop. II, S. 482 ff und Hitzig-Blümner zu der Stelle) sei erinnert.

[4]) IG IX, 1, 333 mit Literatur, vor allem Meister, Sitzb. d. Sächs. Akad. 1896 S. 19 ff. und Ed. Meyer, Forschungen zur alten Geschichte I. S. 307 ff. Hitzig, Altgriechische Staatsverträge über Rechtshilfe (Festschr. f. Regelsberger) Zürich 1907, S. 13 Nr. 15; S. 68.

[5]) Vgl. dazu den bei Ps. Aristoteles Oec. 1347 b, 10 erzählten Vorgang.

[6]) Ps. Skylax 36. Polyb. IV, 57. Paus. X, 38, 9. Leake, Northern Greece II, S. 593. Ulrichs, Reisen und Forsch. I, S. 5. Hitzig-Blümner u. Frazer zu Pausanias a. a. O., Br. A. C. 221.

geschützte und tiefeindringende südliche, und in diesem allein genoß der fremde Kaufmann Rechtssicherheit und Schutz. Dieser Tatbestand läßt keine andere Erklärung zu, als daß die Polis, vielleicht zum Teil aus zollpolitischen Gründen, ein Interesse an der Konzentration des Verkehrs in dem einen städtischen Hafen gehabt hat. Zum Vergleich böte sich etwa die im attischen Emporion des Piraeus geschaffene Handelskonzentration. Diese kam namentlich in den Bestimmungen zum Ausdruck, denen zufolge kein dort auslaufendes Schiff seine Rückfracht anderswohin nehmen durfte; durch sie war es streng verboten außerhalb des Piraeushafens, jedenfalls für solche Schiffe in Attika anzulaufen[1]).

Vielleicht steht mit diesem Monopolcharakter des städtischen Hafens die Herausbildung des einbezogenen in Verbindung. Klar ist das für uns noch nicht überschaubar. Aber wenn ein Staat nur an einer Stelle Schutz gewährte, so liegt es nahe diese Stelle dort zu suchen, wo auch besondere Schutzmaßregeln seine Wirksamkeit garantierten. Und von hier führt vielleicht eine Brücke hinüber zu der ständigen und offenbar auf sehr alter Tradition beruhenden Anführung der geschlossenen Häfen in den antiken Schiffahrtshandbüchern. Denn ohne auf die Bestimmung dieser Bücher in ihren praktischen Ursprüngen hier eingehen zu können, muß doch hervorgehoben werden, daß, welches auch immer die Aufgabe der uns überlieferten Schriften gewesen ist, die Quellen jedenfalls in seemännischen Notierungen ruhen müssen, weil ohne solche ein so umfassendes Material gar nicht hätte zusammengebracht werden können. Neben der Hervorhebung der Städte als hellenisch tritt bei Pseudo-Skylax die häufige Bezeichnung eines Hafens als „kleistos“ hervor. Sie findet sich in der ganzen älteren geographischen Literatur, so weit diese auf Küstenbeschreibungen beruht, bis auf Strabo, bezeichnenderweise aber nicht in den spätantiken Schiffahrtsbüchern, dem Stadiasmus Maris Magni, den Periploi des Schwarzen Meeres usw. Trotzdem hat es auch in der römischen Zeit noch in den Mauerring einbezogene Stadthäfen gegeben. Unter der Voraussetzung, daß unter solchen geschlossenen Häfen tatsächlich diese einbezogenen zu verstehen seien, wird jene Anführung in der älteren geographischen Literatur verständlich; ihre Ueberlieferung geht ungebrochen auf die archaische Zeit zurück und hat sich eben dadurch, daß die auf ganz

[1]) S. oben S. 28, Anm. 21. Die bei Demosth. 35, 28 genannten Semeia des attischen Emporions werden allgemein, zuletzt bei Judeich, S. 393, mit den erhaltenen Grenzsteinen des Gebietes, die dasselbe von dem übrigen Stadtgebiet absonderten, in Verbindung gebracht. Das geht nicht an, da jene offenbar ein weithin sichtbares Zeichen, das den anzulaufenden Hafen markierte, gewesen sind. Der Phoronhafen ist natürlich ein Hafen, in dem Schmuggel getrieben wird, und muß demzufolge übereinstimmend mit Strabo C 395 in erheblicher Entfernung vom Piräus gesucht werden. Wenn seine Lage durch das „außerhalb der Semeia des Emporions“ umschrieben wird, wird man in diesen am ehesten die beiden großen, mit fraglichem Recht als Leuchtfeueranlage angesprochenen Rundsäulen vor der Einfahrt in den Kantharoshafen (s. darüber Judeich, S. 390, Thiersch, Arch. Jahrb. 1915, 230 ff.), die zugleich Wegweiser zum Emporion waren, verstehen.

anderer Grundlage zusammengetragenen Notizen zum Gerüste geographischer Systeme wurden, noch bis in spätere Zeit gerettet. Jene späteren Schiffahrtshandbücher aber sind aus den andersartigen Zwecken ihrer Epoche neu erwachsen. Für die ältere Zeit muß jedoch der Name „geschlossener Hafen“ seine besondere Bedeutung gehabt haben, die sich aus den oben erläuterten Ursachen der dreifachen Sicherheit gegen Sturm, Angriff und Rechtsübergriffe erklärt.

Die Annahme, daß der geschlossene Hafen der geographischen Literatur, mit dem in den Mauerring einbezogenen identisch sei, ist eine geläufige. Doch fehlt es in der topographischen Literatur auch nicht an gelegentlichen anderen Ausdeutungen, die sich auf die Bedeutung von kleistos als verschließbar stützen. Um hier einmal dem bisher allzugroßen Spielraum subjektiver Interpretation zu begegnen, ist in der beigegebenen Tabelle (s. S. 70) in örtlicher Uebersicht ein Ueberblick über das Verhältnis der Ruinen zu den Quellen und dieser zueinander gegeben. Es sind dabei nur die Ruinen berücksichtigt, die einen sicheren Schluß über den Verlauf der Mauern am Hafen ergeben. In einer erheblichen Zahl von Fällen zeigt sich mangels eines klar erkennbaren Tatbestandes in den Ruinen oder eines Schweigens der Quellen keine Vergleichsmöglichkeit. Aber es gibt keinen einzigen Fall, in dem ein in der geographischen Literatur als kleistos bezeichneter Hafen in den Ruinen einen Stadtmauerverlauf, der ihn nicht einschlösse, erkennen ließe. Und umgekehrt findet sich kein einziger Beleg dafür, daß ein in den Ruinen als eingeschlossen erkennbarer Hafen in der Literatur als außerhalb der Mauern aufgeführt wäre[1]). Dagegen zeigt sich bei einer ganzen Reihe von Städten (Nr. 1, 11, 13, 21, 25, 26, 30, 31, 32) eine schlagende Uebereinstimmung der Bezeichnung kleistos mit dem Befund der Ruinen. All dies beweist einwandfrei, daß tatsächlich unter dem kleistos der Geographen auch für die Orte, wo eine Bestätigung durch die Ruinen aussteht, ein in den Mauerring einbezogener Hafen zu verstehen ist. Um so auffälliger ist es, daß daneben bei Ps. — Skylax zweimal die Bezeichnung „innerhalb der Mauern“ für einen Hafen gebraucht wird, eine Ausdrucksweise, der wir sonst gelegentlich bei den Historikern begegnen (Diod. bei Mytilene, Vitruv bei Halikarnaß, Dio Cass. bei Byzanz). Ich stehe deshalb nicht an, da es sich in beiden Fällen um Städte handelt, die berühmte Belagerungen durchgemacht haben, in diesem Ausdruck bei Ps. — Skylax in Syrakus sowohl wie in Tyros Zusätze eines späteren historisch gebildeten Glossators zu erkennen. Der Gegensatz zwischen der geographischen und historischen Literatur in diesem Punkt spricht sich deutlich noch in den Quellen über Byzanz aus, wo Dio Cass. von zwei „innerhalb der Mauern“ gelegenen und durch Ketten verschließbaren (*κλειστοὶ ἁλύσεσιν*) Häfen spricht, während Dionysios von Byzanz (Kapitel XI) von einem von beiden Seiten

[1]) Ueber die Kontroverse betreffs Mytilenes s. dort im Katalog, wo sich auch sonst die Belege zu den einzelnen Orten oder Verweisungen auf den Text finden.

verschlossenen (κλειστὸς ἀμφοτέρωθεν), d. h. in den Mauerring eingeschlossenen Hafen redet. Der Zahlenunterschied ist hier durch die zwischen beiden Quellen liegende Zerstörung und den darauffolgenden Neuaufbau bedingt.

		Ruinen	Geographen u. ä.	Historiker	Datierung
1.	Piraeus	3 einbezogene Häfen	Hes. u. Zea u. Schol. Ar. Pax 145: 3 kleistoi	Thuk. II, 94, 4: im Kriege gesperrt	5. Jahrh.
2.	Aegina	2 Häfen, 1 einbezogener	—	—	4. Jahrh.
3.	Larymna	2 Häfen, 1 ein bezogener	—	—	4. Jahrh.
4.	Naupaktos	1 einbezogener Hafen	—	—	5. Jahrh.?
5.	Oiniadai	1 einbezogener Hafen	—	—	5. Jahrh.
6.	Anaktorion	2 Häfen, 1 einbezogener	—	—	?
7.	Ambrakia (Epineion)	—	Skyl. 33: Teichos u. Limen kleistos, Dionysios Kall. 29: Limen kleistos	—	spätestens 4. Jahrh.
8.	Korkyra	—	3 Häfen, 1 kleistos nach Skyl. 29	Thuk. III, 70 ff. bestätigt	spätestens 5. Jahrh.
9.	Andros	1 einbezogener Hafen?	—	—	5./4. Jahrh.
10.	Paros	—	Skyl. 58: 2 Häfen, 1 kleistos	Her. VI, 133 bestätigt	6. Jahrh.
11.	Thasos	2 Häfen, 1 einbezogener	Skyl. 67: 2 Häfen, 1 kleistos	—	5. Jahrh.
12.	Samothrake	1 einbezogener Hafen?	—	—	archaisch
13.	Samos	1 einbezogener Hafen	Skyl. 98: 1 kleistos	—	6. Jahrh.
14.	Mytilene	—	Strabo: 2 Häfen, 1 (der südl.) kleistos (C 617)	Diod. XIII, 77: Nordhafen außerhalb, Südhafen in der Stadt u. versperrbar	5. Jahrh.
15.	Elaia	2 Häfen, 1 einbezogener	—	—	hellenist.
16.	Smyrna	—	Strabo C 646: 1 kleistos	—	hellenist.
17.	Klazomenä	1 einbezogener Hafen	—	—	hellenist.
18.	Erythrä	1 einbezogener Hafen	—	—	hellenist.
19.	Ephesos	1 einbezogener Hafen	—	—	hellenist.
20.	Priene	—	Skyl. 98: 2 Häfen, 1 kleistos	—	6. Jahrh.

		Ruinen	Geographen u. ä.	Historiker	Datierung
21.	Milet	Zumindest ein Hafen (Löwenbucht) einbezogen	Inschrift: 1 kleistos	—	hellenist.
22.	Myndos	1 einbezogener Hafen	—	—	hellenist.?
23.	Halikarnaß	—	Skyl. 99: 2 Häfen, 1 kleistos	Vitr. II, 8 bezeugt, daß 1 Hafen (Königshafen) einbezogen war, der 2. außerhalb lag	4. Jahrh.
24.	Kos	—	Skyl. 99: 1 kleistos	—	4. Jahrh.
25.	Knidos	2 Häfen, 1 einbezogner	Strab. C 656: 2 Häfen, 1 kleistos	—	hellenist.
26.	Kaunos	1 einbezogner Hafen	Skyl. 99: 1 kleistos, Strab. C 651: 1 kleistos	—	?
27.	Attaleia	1 einbezogner Hafen	—	—	hellenist.
28.	Salamis (Cypern)	—	Skyl. 103: 1 kleistos	—	4. Jahrh.
29.	Kition	—	Strab. C 682: 1 kleistos	—	hellenist.?
30.	Kydonia	1 einbezogner Hafen	Skyl. 47: 1 kleistos	—	archaisch?
31.	Phalasarna	1 einbezogner Hafen	Skyl. 47: 1 kleistos, Dionys. Kall. 119: 1 kleistos	—	4. Jahrh.
32.	Sidon	1 einbezogner Hafen	Skyl. 104: 1 kleistos	—	?
33.	Tyros	—	Skyl. 114: 1 Hafen innerhalb der Mauern (wohl Glosse), Strab. C 757: 2 Häfen, 1 kleistos, 1 ἀνειμμένος	bestätigen: 2 Häfen, 1 im Mauerring, 1 außerhalb, aber auch versperrbar	?
34.	Alexandrien	Großer Hafen einbezogen, Eunostoshafen außerhalb	Strab. nennt als kleistos keinen der beiden Haupthäfen, sondern die gegrabnen kleineren Becken Königs- und Kibotoshafen. Aber er betont, daß der große Hafen leicht versperrbar ist	—	hellenist.
35.	Potidaia	—	—	Liv. XLN, 11: Einer der 2 Häfen einbezogen	hellenist.

		Ruinen	Geographen u. ä.	Historiker	Datierung
36.	Kyzikos 1	—	—	Anscheinend 1 der 2 Häfen einbezogen (S.63ff.)	archaisch
37.	Kyzikos 2	Beide Häfen einbezogen	—	—	4. Jahrh.
38.	Byzanz	—	—	Dio Cass. 74, 10: 2 einbezogene und versperrbare Häfen	hellenist.
39.	Genetes	—	Skyl. 98: kleistos	—	?
40.	Syrakus	—	Skyl. 13: 2 Häfen, 1 innerhalb der Mauern, 1 außerhalb (Glosse?)	zeigen den großen Hafen außerhalb, den kleinen einbezogen	spätestens 5. Jahrh.
41.	Lokroi Epizephyrioi	—	—	s. Katalog: 1 einbezogner Hafen	4. Jahrh.
42.	Karthago	—	—	Einbezogne, gegrabne Häfen, s. d.	um 400?

Natürlich war in den meisten Fällen erst mit der Anlage von Molen eine so große Verengung der Einfahrt erzielbar, daß eine Sperrung derselben wirksam werden konnte, und auch erst durch den Verlauf der Stadtmauer auf den Molen wurde der volle Effekt dieser Maßregel insofern gesichert, als damit zugleich der Schutz gegen ein feindliches Eindringen durch Truppenlandung auf den Molen gewährleistet war. Aber es fehlt auch nicht an Beispielen für die Sperrung von Hafeneinfahrten auch an solchen Plätzen, wo der Hafen nicht im Mauerring lag. Das geschah z. B. in Rhodos (App. Mithr. 24), wo die Stadtmauern nicht auf den Molen gelaufen sind, ferner in Chalkedon (ebd. 71) und auch in Andriake (App. Civ. IV, 82), wo von der Existenz eines geschlossenen Hafens nichts bekannt ist. Später freilich scheint die Verbindung von Sperrvorrichtungen mit Einfahrtstürmen, die ja bei den einbezogenen Häfen nahelag, durch maschinelle Einrichtung üblich gewesen zu sein (Vitr. V, 12, 1). Im übrigen gehörten diese Sperrvorrichtungen schon im 5. Jahrhundert zum ständigen Verteidigungsapparat griechischer Städte (Aen. Tact. XI, 3). Und der Umstand, daß man sie ständig bei feindlicher Bedrohung zwischen den Molenenden anbrachte, hat dazu geführt, daß die Molen selbst in Athen[1]) wie in Rhodos (Diod. XX, 85, 4) den Namen Kleithra als Eigennamen führten.

[1]) S. darüber Judeich, S. 140 und 392 Anm. 21. Wachsmuth, Stadt Athen II, S. 37, Anm. 3, glaubte unter Berufung auf die im Text angeführte Stelle des Aen. Tact. für die ältere Zeit den Gebrauch von Tauen allgemein in Anspruch nehmen zu dürfen. Später hören wir immer von Ketten, in allen angeführten

Durch die Einführung der geschlossenen Häfen erhielten die Molen über ihren ursprünglichen Entstehungsanlaß hinaus zugleich eine fortifikatorische Bedeutung, die ihre Konstruktion und Führung beeinflussen mußte. Sie werden ein Stück des Stadtmauerringes und so kann es nicht wundernehmen, daß wir in der Konstruktion der Molen der folgenden Jahrhunderte eine starke Angleichung an die Bauweise städtischer Mauerringe spüren. Ebenso wie diese tritt eine solche in der Führung der Molen selbst zutage, besonders eindrucksvoll am geschlossenen Hafen von Thasos (s. unsern Plan XIV) im Verlauf der östlichen Mole in dreifach rechtwinkliger Knickung. Eine besonders erhöhte Bedeutung aber gewann der Schutz der Einfahrt selbst, die in allen noch erkenntlichen Fällen zu beiden Seiten von Türmen flankiert ist. Auf den Vergleich mit städtischen Toranlagen wurde schon gelegentlich hingewiesen. Es kann nicht auffallen, daß gerade im Piraeus, der glänzendsten aller griechischen Hafenanlagen, die Einfahrten der geschlossenen Häfen mit besonderer Sorgfalt ausgestattet sind (s. unsern Plan XII). Am Munichiahafen war dort freilich durch eine Riffkette im Norden und eine Landzunge im Süden der Verlauf der Molen in wenig kompliziertem Zuge vorgezeichnet. Dagegen sind die Einfahrten von Zea und Kantharos durch Lage und Führung der Sperrvorrichtungen besonders wirksame und leicht zu verteidigende Torschlüsse geworden. Das Prinzip besteht hier darin, die eigentliche Verschlußstelle möglichst weit nach innen zu verlegen. Das ergab sich beim Zeahafen leicht durch die Existenz des nur ca. 100 m breiten kanalartigen Zufahrtsweges, an dessen beiden Seiten hier die Stadtmauern nach innen zu entlang liefen, um dann an seinem inneren Ende mit kurzen, von Türmen abgeschlossenen Molenschenkeln erst die eigentliche Einfahrt zu bilden. Weniger kam die Natur diesem Bestreben am Kantharoshafen entgegen, wo ein solcher geschützter Torhof nur durch die Anlage der Molen selbst zu erreichen war; die nördliche setzt an der nach dem Innern des Hafenbeckens zu gelegenen Spitze der Halbinsel Eetioneia an, während die südliche ihren Ausgangspunkt noch weiter nach dem Inneren des Hafens zu an der hier ungegliederten Südküste hat. Noch wirksamer wird dieser Schutz durch die Führung der Molen, die nicht etwa gradlinig aufeinander zulaufen, sondern deren Züge einen nach außen geöffneten stumpfen Winkel mit dem Scheitelpunkt in der Mitte zwischen den beiden Einfahrtstürmen bilden. Hierdurch war eine Flankierung der Angreifer nicht nur von den Türmen selbst, sondern auch von den auf den Molen laufenden Kurtinen aus möglich. Der vor diesen,

Fällen und auch in Karthago (App. Lib. 96). Der glänzenden Textherstellung von Diels bei Philon von Byzanz (Abhandl. d. Berl. Akad. 1920, S. 61) verdanken wir die genauere Kenntnis solcher an Bojen hängenden Sperrvorrichtungen. Das dort aufgeführte Pfahlwerk stellt eine spätere Anwendung des schon bei Thukydides (VI, 66, 2; 75, 1, VII, 25, 5 ff. insbesondere 38 und 41; dort wird das Pfahlwerk anstelle eines geschlossenen Hafens errichtet, Pallisaden an Stelle der Stadtmauer) geübten Verfahrens dar.

Kleithra genannten, Molen gelegene etwa dreieckige Vorhof war seinerseits wiederum durch mächtige Bastionen geschützt, die jeweils aus einem Rundturm und ins Meer herausgebautem Viereckstnrm mit kurzer Mauerverbindung dazwischen bestanden. Die nördliche läßt in ihrer Anlage längs dem Südwestufer der Halbinsel ebenfalls in abweichender Orientierung von der südlichen wieder das Bestreben nach möglichst starker Flankierung erkennen[1]. Die Analogie zu Torbauten wie z. B. dem sogenannten Astytor in der Piraeusmauer selbst[2] liegt auf der Hand.

Was die Einfahrten zwischen den Molenenden selbst betrifft, zo zeigen diese in ihren Abmessungen im allgemeinen sehr geringe Größen, die sich zwischen 15 m (Larymna) und 100 m für gewöhnlich bewegen. Das letztere Maß begegnet z. B. in Zea, Samos und Syrakus. Daß diese Maße nur in einigen hellenistischen Beispielen (Alexandrien 200 m, Attaleia 225 m) erheblich überschritten werden, mag mit der Entwicklung der artilleristischen Fernwirkung zusammenhängen. Doch überschreiten auch diese Maße noch nicht eine Distanz, die von schweren Geschützen wirksam bestrichen werden konnte. Bei einer Schußweite solcher von 157 m, wie sie sich aus Philon von Byzanz ergibt[3], hätte auch eine Einfahrt von mehr als 300 m noch im Feuerbereich der Türme zu beiden Seiten gelegen. Trotzdem hat man im allgemeinen dieselbe unter die Reichweite eines der Turmgeschütze herab reduziert, so daß beide Türme im Falle eines Angriffs ihr Feuer auf jede beliebige Stelle der Einfahrt gemeinsam konzentrieren konnten, und auch wenn eins der Geschütze außer Gefecht gesetzt war, noch von dem anderen Turm die ganze Einfahrt beherrscht wurde. Dazu stimmt es, daß im hellenistischen Elaia nur ein Turm am Ende der einen Mole als genügend zum Schutze der hier nur 45 m breiten Einfahrt angesehen werden konnte[4].

V.

Die klassische Periode I.

(Allgemeines.)

Das aus den Elementen, die in der archaischen Epoche entwickelt waren, zusammengesetzte Bild der klassischen Zeit ist ungemein reich, trotzdem zu den geschichtlichen Faktoren hier die zerstörende Wirkung des Meeres kommt, um uns vielfach besonders lebhaft empfinden zu

---

[1]) S. den Text zu den Karten von Attika I, S. 52 ff. Daß im Süden zwischen dem Rundturm und dem Ansatz der Südmole eine Verbindungsmauer, deren Reste allerdings nicht festgestellt sind, vorhanden gewesen sein muß, ist zweifellos.

[2]) Judeich, S. 142.

[3]) Schramm, Abhld. d. Berl. Akad. 1920, S. 12.

[4]) S. unsern Plan IX.

lassen, wie wenig unsere Kenntnisse bis ins einzelne vordringen. Desto stärker spürt man angesichts einer reicheren literarischen und monumentalen Ueberlieferung für diese Jahrhunderte die Notwendigkeit die großen Gesamtzüge hervorzuheben, die doch das vielfältig abgewandelte Bild bestimmen. Sie sind durch die wechselnde Vereinigung der verschiedenen Einzelteile jeweilig zu einem geschlossenen Ganzen bedingt. Der geschlossene Hafen, das Emporion mit seinen Handelsanlagen, das Neorion mit seinen Schiffshäusern, führen in ihrem Zusammentreffen von selbst zu einer Gruppierung. Diese trägt darum ihre Berechtigung in sich, weil sie den besonderen lokalen Bedürfnissen in der Zusammensetzung der allgemein griechischen Bestandteile Rechnung trägt, und weil vor allem die natürlichen Vorbedingungen des Bodens, die in dieser Epoche noch stärker wirksam sind als in den folgenden Zeitabschnitten, dabei eine entscheidende Rolle spielen. So ergibt sich von selbst die Scheidung nach der Zahl der von Natur vorhandenen oder künstlich geschaffenen Hafenbecken als Grundfaktor, je nach dem eines oder mehrere davon als geschlossene Häfen ausgestaltet sind. Daran schließt sich dann natürlich die Frage nach Lage und Verhältnis von Emporion und Neorion, endlich die nach der Ausgestaltung dieser Bezirke im besonderen und die nach den konstruktiven Fortschritten des 5. und 4. Jahrhunderts auf dem Gebiete der Hafenanlagen.

Wo nur ein Hafen von Natur vorhanden war, konnte dieser, wenn man überhaupt größere Anlagen schuf, natürlich auch außerhalb des Mauerringes liegen. Doch ist es bezeichnend für die Allgemeingültigkeit, die das System des geschlossenen Hafens in der klassischen Zeit gewonnen hat, daß diese Fälle Ausnahmen darstellen, die in schwer zu überwindenden Schwierigkeiten des Geländes begründet sind. So ist im lesbischen Methymna der durch eine an der Südwestspitze des Stadtkaps ansetzende, künstliche Mole geschaffene Hafen ohne Zusammenhang mit der Stadtbefestigung geblieben, da diese sich hier naturgemäß auf die Ummauerung des steil zum Ufer abfallenden 95 m hohen Stadthügels beschränkte[1]). Anders lag es im benachbarten Antissa (s. Plan V), wo die Lage des durch eine gewaltige Mole gegen den Nordsturm gesicherten Hafens von Natur durch eine Bucht im Südosten der auch hier von einem Vorgebirge aus sich entwickelnden Stadt vorgezeichnet war; letztere hat in ihrer späteren Entwicklung im 5. Jahrhundert das Ufer des Hafens nicht erreicht. Das zeigt die Anlage des Hafens, die infolge des erhöhten Verkehrs gleichzeitig mit der Stadtummauerung geschaffen wurde. Trotzdem ist auch hier, bei seiner exzentrischen Lage eine möglichst starke Verbindung dadurch angestrebt, daß sich Ostecke des Stadtgebietes und Westecke des Hafens am Ansatz der Mole

[1]) Boutan, Arch. miss. sc. V, 1856, S. 307 ff. Conze, Reise auf der Insel Lesbos, S. 22 ff. Newton, Trav. and Disc. I, S. 110. Koldewey, Die ant. Bauwerke d. Insel Lesbos, 1870, S. 16 ff. Taf. 4 u. 5. Die Anlage enstammt dem 5. Jahrh. Länge der Mole 175 m. Newton sprach ohne Grund den Hafen als kleistos an.

berühren[1]). Das gleiche Bestreben tritt deutlich im kephallenischen Same zutage, wo die Stadtmauer im Osten des alten Hafens in der Flucht der diesen im Süden begrenzenden Quailinie verläuft, während sie im Westteil der Stadt ein erhebliches Stück hinter dieser zurückgezogen an ihrer Ecke erhalten ist und so deutlich erkennen läßt, daß sie den alten Hafen ausschloß[2]).

Auch wo mehrere Häfen von Natur vorhanden waren, ist, wenn überhaupt größere Anlagen geschaffen wurden, verhältnismäßig selten keiner von ihnen in den Mauerring einbezogen worden. Im lesbischen Pyrrha freilich[3]) hat man gar keine Molen gebaut und sich mit den beiden von Natur gegebenen Häfen zu den Seiten des Stadtkaps begnügt. Auch ist die eigentliche Stadt immer auf die Höhe des Vorgebirges beschränkt geblieben und nur am Haupthafen im Westen lag eine Vorstadt[4]).

Im benachbarten Eresos (s. Plan XIII) war von Natur kein eigentlicher Hafen vorhanden. Hier finden wir eine eigenartige und höchst bedeutsame Erscheinung, von der noch weiter zu reden sein wird: statt nur einen Hafen zu schaffen, legte man gleich zwei nebeneinander an. Wie in anderen Fällen die einfache geschlossene Hafenbucht, so hat hier die an so vielen Orten vorhandene Kaplage mit Doppelhafen den Kunstbauten als Vorbild gedient. Es ist das ein sehr bezeichnender Vorgang, der nur aus den besonderen Verhältnissen des östlichen Mittelmeerbeckens verständlich wird. Daß tatsächlich hier ein zwei Hafenbuchten trennendes Kap künstlich nachgeahmt wurde, geht einwandfrei aus der sonderbaren Gestalt der Mole selbst hervor[5]). Diese nämlich bildet nicht einen einfachen während ihres Verlaufes gleich breiten Mauerzug, wie wir es sonst gewöhnt sind, sondern in ihrem dem Lande zunächst gelegenen Teil ein steinernes Kap, in Gestalt eines gleichschenkeligen Dreiecks mit einer Landbasis von ca 75 m Breite und einer Höhe von 100 m. Daran schließt sich erst die weitere, 7 m breite und ungefähr gleich lange Mole an, um nach Süden umbiegend auf einem Riff zu endigen. So trennt sie ein südliches, auch noch

---

[1]) Boutan a. a. O. S. 323. Conze S. 26. Koldewey a. a. O. S. 19 ff. und Taf. 6, danach unser Plan. Die Hafenbucht schnitt im Altertum erheblich tiefer ein. Die doppelt im stumpfen Winkel gebrochene Mole ist etwa 250 m lang. Der verfügbare Uferraum betrug annähernd 500 m.

[2]) Riemann, Les îles ioniennes 1879, S. 38 ff. Ephem. arch. 1884, S. 93. Partsch, Pet. Mitt. Ergänzungsheft 98 S. 69 ff. mit Plan Taf. II. Bürchner, RE Art. Kephallenia S. 206. Auch hier ist, wie Partsch nachgewiesen hat, der alte Hafen versandet; weiter westlich liegen römische Ruinen, zu denen wohl eine noch als Untiefe kenntliche Mole gehört. Sie setzt rechtwinklig zum Ufer an und biegt 100 Schritt davon entfernt im rechten Winkel nach NO um. Sie wird nach der schon damals eingetretenen Versandung des antiken Stadthafens erbaut sein. Der ältere Quai besteht aus kolossalen bis 2,50 m langen Quadern.

[3]) Boutan a. a. O. S. 398 ff. Conze a. a. O. S. 44 ff. Koldewey a. a. O. S. 27 ff. mit Plan Taf. XI und Lolling ebd.

[4]) Strabo C 618.

[5]) Boutan a. a. O. S. 321 ff. Conze S. 32 ff. Koldewey S. 22 ff. mit Plan Taf. VIII (danach unser Plan) und Taf. IX. Annual II, S. 147.

von einem weiter südlich gelegenen Felskap mit anschließendem Inselchen geschütztes (a) von einem nördlichen (b) weniger gesicherten Hafenbecken, dem aber gleichfalls noch ein paar Felsinselchen vorliegen. Daß auch der Nordhafen wirklich als solcher gedient hat, geht aus den Resten eines dort jetzt im Meere liegenden Quais hervor. Die Tatsache, daß auch hier keiner der beiden Häfen in einem engeren Kontakt mit der Stadtbefestigung steht, erklärt sich aus ihrer zeitlichen Stellung. Ursprünglich nämlich diente der flache Strand des Nordhafens unterhalb der Akropolis, deren polygonale Ringmauer schon aus der Mitte des 5. Jahrhunderts stammt[1]) und älter ist, als die von Mytilene, als Hafen. Die Ummauerung der hinter dem Südhafen und dem Ansatz der Mole gelegenen Unterstadt fällt jedoch erst in die hellenistische Zeit. Die Mole selbst aber zeigt nach Koldeweys Angaben in ihrer Konstruktion die größte Uebereinstimmung mit der von Mytilene. Nun muß man aber annehmen, daß das höchst raffinierte technische System dieser Molenbauten nicht in dem Provinzstädtchen Eresos, sondern in der Metropole der Insel selbst erfunden worden ist; überdies zeigt die Mole von Mytilene die größte Uebereinstimmung mit den dortigen Stadtmauern, welche jünger sind als die der Oberstadt von Eresos. Also sind die Hafenanlagen hier zweifellos zwischen der Ummauerung der oberen und unteren Stadt am Ende des 5. oder Anfang des 4. Jahrhunderts entstanden und wurden demzufolge an keine von beiden angeschlossen.

Diese Anlage künstlicher Doppelhäfen erklärt sich durch das Bedürfnis nach den Vorteilen der natürlichen, die hier für die antike Segelschiffahrt in der Richtung der Einfahrten nach verschiedenen Winden lagen. Ein ähnliches System wie in Eresos scheint im böotischen Anthedon vorzuliegen, dessen Hafenanlagen jedenfalls der Zeit des Epaminondas entstammen werden[2]). Hier liegt nördlich der hart ans Meer tretenden und zu diesem steil abfallenden Akropolis eine nach Norden und Osten offene Einbuchtung mit flachem Strand im Westen. Der nördliche Teil der Bucht, in deren Mitte eine Landecke terrassenartig ausgebaut ist, war durch zwei Molen geschützt. Diese können, wie die Technik der nördlichen, in 150 m Länge erhaltenen, zeigt (s. darüber unten), keine Stadtmauern getragen haben. Die südliche setzt im Innern der

---

[1]) Koldewey S. 23. Thuk. III, 18, 1:VIII, 100 . Länge des Quais im Nordhafen soweit erhalten ca 200 m.

[2]) Leake, Northern Greece II, S. 272 m. Plan. Ulrichs, Annali 1846, S. 19. Bursian I, S. 214 ff. G. Hirschfeld RE. u. d. W. Am. Journ. Arch. VI 1890, S. 96 ff. m. Plan, der für das Allgemeine gegenüber den unvollständigen Aufnahmen von Georgiades PL. IV. zugrunde zu legen ist. Nach Ps. — Dikäarch I, 23 hatte A. Schiffsbauanlagen und war der gewöhnliche Ueberfahrtshafen nach Euböa. Auf der Terrasse (48,50×7,10 m) wird eher ein Sakralgebäude als der Markt (Am. Journ. Arch. a. a. O.) gelegen haben. Nördlich von ihr ist ein massiver Quaderquai aus Poros (Quadern 1,30×0,60×0,40) in einer Breite von 8 m erhalten (Georgiades Fig. 2 u. 4. Was G. für die Stadtmauer hält, ist wohl die Terrassenmauer darüber). Die Quaderlagen sind durch ein kompliziertes System von Holzverklammerungen verbunden.

Bucht nördlich von der Akropolis an und teilt diese so in zwei Abteilungen: so wurde auch hier eine Art Doppelhafen geschaffen, obwohl dessen südlicher Teil unter der Akropolis, wo kein Sandstrand vorhanden ist, kaum für starken Verkehr in Frage gekommen sein kann. Aehnlich scheint im ebenfalls damals böotischen Halai, dessen Anlagen der gleichen Zeit entstammen werden, im Innern der Hafenbucht eine Teilung beabsichtigt worden zu sein; der östliche Teil war zwar auch hier nicht in den Mauerring eingeschlossen, aber doch durch eine besondere Befestigung mit der Akropolis verbunden. Leider erlaubt das Fehlen eingehender Untersuchung und Planaufnahme keine weiteren Schlüsse[1]).

Unmöglich war von vorneherein die Anlage eines geschlossenen Hafens dort, wo das eigentliche Stadtgebiet überhaupt nicht an den Hafen herankam. Bisweilen wurde in solchen Fällen zwar eine eigene Befestigung, die den Kyklos mit den Landungsplätzen verband, geschaffen. Das ist z. B. in Lilybaion geschehen, wo die im Jahre 396 von den Karthagern gegründete Stadt mit dem eigentlichen Hafen im Norden durch zwei Mauerzüge in Verbindung gesetzt worden ist[2]). Doch diente offenbar diese Befestigung mehr der Sicherung der Verbindungsstraße von der Stadt zum Strande als einem Schutz des Hafens selbst, und hat deshalb auch keine Fortsetzung in Wasserbauten gefunden. Der selbe Gesichtspunkt der Sicherung der Zugangsstraße von der Skala und zu ihr tritt besonders klar im kephallenischen Krane hervor, wo das eigentliche Stadtgebiet mit dem Hafen erst durch zwei Mauern in Verbindung gesetzt ist, die sich anscheinend an seinem Ufer totliefen. Während die südliche gradlinig vom Stadthügel den Abhang hinunter zum Hafen steigt, verrät die nördliche in ihrer eigenartigen Führung offenbar eine Rücksichtnahme auf die Straße, die im gewundenen Zuge den Abhang emporstieg[3]). Das in diesen Anlagen zum Ausdruck kommende Bedürfnis der Sicherung der Verbindung

---

[1]) Koutorga, Rev. arch. 1860 II, S. 390 ff. Leake II, S. 288. Roß, Königsreisen I, S. 98. Bursian I, S. 192. Bölte RE. u. d. W. Frazer, Paus. V, S. 134. s. o. S. 9. Leider haben sich die Amerikaner um die von Koutorga beschriebenen Hafenanlagen nicht gekümmert. K. gibt an, daß der ganze Meeresboden in den Häfen gepflastert sei, und meint, daß diese Maßregel zum Aufschleppen der Schiffe gedient habe. Eine Analogie dazu kenne ich nicht. Hat nicht vielleicht eine Senkung der Küste stattgefunden? Eine Nachprüfung wäre sehr wünschenswert.

[2]) Polyb. I, 42, 7. Schubring, Philologus XXIV, S. 62 ff. Holm I S. 12 ff. Columba, Port. ant. It. ins., S. 260 ff. von Duhn, Aus dem klass. Süden, S. 58. Pläne bei Schubring a. a. O. u. Holm Taf. XI. Der Graben, der das Stadtkap auf der Landseite umgab, wird schiffbar gewesen sein, denn er heißt noch heute Fossa delle navi. Die Not. scav. 1894, S. 388 ff. publizierte Inschrift bezieht sich doch wohl auf die Restauration eines Tores (so auch Mommsen, Hermes XXX, S. 462) und hat mit dem Hafen nichts zu tun, ebenso wenig wie der CIL. X. 7225 genannte Beamte, der zur Zollerhebung gehört.

[3]) Riemann, Les îles ioniennes, 1879, II, S. 18 ff Partsch a. a. O., S. 79 ff. Comptes rendus 1911, S. 8. Plan bei Partsch Taf. II. Von der Hauptstraße zweigte etwa in der Mitte eine nördliche Seitenstraße zu den Quellen am Meeresufer ab, von der sich Reste der Terrassierung erhalten haben. Die Hafenmauern haben die gleiche polygonale Bauweise wie der übrige Kyklos (5. Jahrhundert?)

mit dem Meeresstrande, das bei den meisten griechischen Seestädten stark sein mußte, da der Hafen für sie den Hauptzugang zur Außenwelt darstellte, hat seinen klassischen Ausdruck bei den Orten des Epineiontypus (s. o. S. 24 ff.) in dem System der langen Mauern gefunden. So weit wir wissen, fand es abgesehen von späteren Restaurationen nur im 5. Jahrhundert während einer begrenzten Zeitspanne Anwendung und blieb auch örtlich auf das griechische Mutterland beschränkt. Die mehrere Kilometer langen Strecken, die hier einige Male durch solche Mauern überwunden wurden, waren allzu schwer zu verteidigen und die so geschaffenen Festungswerke konnten, mit verhältnismäßig dünnen Postenketten besetzt, leicht überrumpelt werden und dann umgekehrt als Bollwerk in der Hand eines Feindes dienen. Das zeigen deutlich die Vorgänge, die sich in Megara abgespielt haben (Thuk. IV, 66 ff.). Aus diesen Uebelständen erklärt sich die zeitliche und örtliche Beschränkung der Anlagen. Es spricht alles dafür, daß dies System, das die letzte Konsequenz aus der engen Zusammengehörigkeit der Polis mit dem Epineion zieht, in Athen erfunden worden ist. Denn tatsächlich ist hier schon am Ende der sechziger Jahre des 5. Jahrhunderts der Plan entstanden und seine Verwirklichung angebahnt worden[1]). Es ist bezeichnend, daß von den drei später existierenden Verbindungsmauern der Stadt mit dem Meere zunächst die nördliche, zum Piraeus führende, und die südliche phalerische erbaut worden sind. Zwar ist der Verlauf der letzteren nicht bekannt, doch kann nicht angenommen werden, daß auch sie nur der Verbindung mit dem Piraeus gedient hat. Der Name phalerisch, den diese Mauer trägt, ebenso wie die Angabe des Thukydides (II, 13, 7), daß ihre Länge 35 Stadien betragen habe, zwingen dazu anzunehmen, daß die Endigung dieses Schenkels östlich vom Piraeus irgendwo an der Bucht von Phaleron lag, von deren Gestalt wir aus dem Altertum nichts wissen, als daß sie sich im innersten Winkel der Stadt bis in eine Entfernung von etwa $3^1/_2$ km näherte. Dort wird der Hafen von Phaleron gelegen haben, der, ursprünglich der einzige Hafen von Athen, auch sicherlich mit der Anlage der neuen Piraeushäfen vom Verkehr nicht sogleich preisgegeben wurde. Es ist daher das Wahrscheinlichste, daß diese Mauer die Verbindung mit dem Phaleronhafen sichern sollte, wie ihre nördliche Nachbarin die mit dem Piraeus. Sicherung der Zugangsstraßen gegen Angriffe vom Lande ist hier das maßgebende Prinzip gewesen, wie wir es in kleinem Maßstabe in Krane sahen. Hätte man auch die phalerische Mauer schon gebaut nur der Verbindung mit dem Piraeus zuliebe, so ist nicht einzusehen, warum sie eine so merkwürdige Führung erhalten hätte, die ohne Not die schon so lange Verteidigungslinie noch verlängerte[2]). Es entsprach dem wachsenden Verkehr im

[1]) Judeich, S. 71 ff.

[2]) Ueber die langen Mauern von Athen zuletzt Wilcken, Die Periegese von Hawara in den Genethliaka für C. Robert. Judeich, S. 144 ff. konnte den Nachweis nicht überzeugend erbringen, daß die phalerische Mauer von vornherein der

Piraeus, der schließlich ganz zum Aufgeben des alten Phaleronhafens führte, daß man später auch diesen südlichen Mauerschenkel preisgab, nachdem schon vorher eine zweite, die Verbindungsstraße zum Piraeus gegen Süden sichernde Mauer der nördlichen parallel aufgeführt worden war. Von Athen wird das System nach Megara übergegriffen haben, wo wenig später, schon im Jahre 455, die Stadt mit dem 2 km entfernten Nisaea verbunden worden ist[1]). Es folgt die Verbindung von Korinth-Lechäon, auch hier in der unmittelbaren Sphäre des attischen Vorbildes[2]). Besonders Alkibiades scheint dann dies attische System propagiert zu haben, sowohl in Argos (Thuk V, 82 Plutarch, Alkibiades 15)[3]) wie in Patrai (Thuk. V, 52, Plutarch. a. a. O.)[4]). Aber damit ist auch die Zahl der sicher nachgewiesenen Fälle erschöpft[5]).

Alle diese Versuche den Hafen irgendwie an das Stadtgebiet anzuschließen, stimmen nun überein mit der Tatsache, daß der in den Mauerring einbezogene Hafen im 5. und 4. Jahrhundert noch in einer so großen Zahl von Fällen nachweisbar ist, daß in Anbetracht der geringen Menge des Erhaltenen hier geradezu von einem regelmäßig angewendeten Verfahren gesprochen werden darf. Der einfachste Typus ist der, daß nur ein Hafen vorhanden ist und dieser in den Kyklos eingeschlossen wird. Er begegnet uns in Oiniadai, wo im Norden des Stadtgebietes, das von einer inselartig über die Acheloosebene aufragenden Hügelgruppe gebildet wird, die im Altertum noch nicht versumpfte Lagune Melite in einer kleinen schlauchartigen Seitenbucht tief eingreift. Die Einfahrt war so eng, daß ein Molenschutz weder gegen Wind noch gegen Angriff nötig war. Nur ein starkes Fort an ihrer Ostseite diente zu ihrer Sicherung. Diese wesentlichen Grundzüge der Anlage entstammen bereits dem 5. Jahrhundert[6]).

Ein reicheres Bild bietet ein zweiter geschlossener Hafen, auch hier in einer kleinen Provinzstadt, dem kretischen Phalasarna (s. o. S. 19 ff. u. Pl. IV)[7]). Ein steiles Felskap fällt hier

---

Verbindung mit dem Piraeus gedient hat. Aus Thukydides a. a. O. kann nicht geschlossen werden, daß nirgends am Strande eine Lücke im Mauerring geklafft habe. Die von J. für den Verlauf seiner Mauer geltend gemachten Reste sind allzu unsicher.

[1]) S. darüber Leake, Northern Greece II, S. 401 ff.

[2]) Xenophon Hell. IV, 4, 7 ff. Boblaye, Recherches S. 38. Prakt. 1892, S. 122 u. 1906 S. 151 ff. Am. Journ. Arch. 1897, S. 462; 1900, S. 224.

[3]) Curtius, Pelop. II, 383. Bursian II, S. 57. Frazer zu Pausanias II, 38, 1.

[4]) Boblaye a. a. O. S. 22. Curtius, Pelop. I, S. 441.

[5]) Ueber die angeblichen langen Mauern in Pharai (Kalamata) s. Skias, Ephem. arch. 1911, 107 ff. In Herakleion (Akarnanien) s. Oberhummer, Akarnanien S. 57 ff. Ueber die dem Philipp in Oiniadai zugeschriebenen langen Mauern s. u.

[6]) Daran kann nach Noacks freundlicher mündlicher Auskunft kein Zweifel herrschen. Danach sind auch die bisher veröffentlichten Pläne, bei Heuzey, Le mont Olympe et L'Acarnanie Pl. 14 u. Am. Journ. Arch. 1904 Pl. 7 sehr ungenau. Weiteres s. u.

[7]) Pashley II, S. 62 ff. Spratt II, S. 230 ff. Perrot, L'île de Crête 1867, S. 53 ff Bursian II, S. 553. Schultz, Rätsel aus dem hellenischen Kulturkreis 1909, S. 84. Mon. Linc. XI, S. 348 ff. mit Plänen Fig. 56 u. 47, danach unser Plan IV.

mit schroffen Wänden zur See ab und ist auch vom Lande her ganz unzugänglich. Durch eine Schlucht ist es in einen nördlichen kleineren und südlichen größeren Block gespalten, der letztere bildet den Kern der Stadt an einer kleinen, mäßig geschützten Küstenbucht. Ein eigentlicher Hafen existierte nicht. Wohl aber lag im Altertum hinter dem tiefer einschneidenden Meer — die Küste hat sich um 5—5,50 m gehoben — ein kleines Becken, das aber wegen der zu geringen Wassertiefe des Felsbodens davor von Natur für Schiffe unzugänglich war. Die Stadtmauern schließen diesen an der Peripherie des eigentlichen Stadtgebietes, das niemals die Felshöhe überschritt, gelegenen Hafen ein. Er mußte einen künstlichen Zufahrtskanal erhalten, der, im Felsboden ausgeschachtet, nur eine Breite von 7—10 m und eine Tiefe von 2,50—3 m hatte. Er ist etwas geschlängelt, wohl eher einer natürlichen Rinne folgend, als aus fortifikatorischer Berechnung[1]). Dahinter liegt der Hafen, ein unregelmäßiges Sechseck, dessen geradlinige Uferführung aber eine künstliche Ausgestaltung erkennen läßt. Die Nord-Südausdehnung des Beckens beträgt etwa 50 m und nicht viel größer ist die westöstliche. So stand ein Uferraum von fast 400 m zur Verfügung. Auf der Nord- und Ostseite umgibt den Hafen die mit Türmen an den Ecken stark bewehrte Mauer, der an der Nordostecke eine breite Bastion vorgelagert ist. Die beiden Türme an den Endigungen der Ostseite springen nicht nur nach außen sondern auch nach innen vor, so daß der innen an der Mauer umlaufende Quai auf diese Weise an den Ecken unterbrochen wird. Die gesamte Stadtanlage, mit Einschluß des so geschaffenen Kunsthafens wird durch die Angabe des Ps. Skylax (47) spätestens ins 4. Jahrhundert datiert. Viel älter kann sie nach der Technik der schönen Quadermauern nicht sein. Eine ähnliche Anordnung wie in Phalasarna, das Vorspringen der Türme nach innen und die Zerschneidung, hier der Mole, in einzelne Abschnitte dadurch findet sich in Thasos (s. Plan XIV). Das hatte offenbar den Sinn, zu verhindern, daß ein Feind, wenn ein Stück Mauer und Quai bzw. Mole genommen war, darüber hinaus nach der Stadt zu vordringen konnte. Für den Verkehr war das allerdings eine Behinderung. In Phalasarna wird er sich im wesentlichen an der Westseite, wo die Stadt lag, abgespielt haben. Von der Südostecke aus verläuft, den Hafen gegen Süden abschließend, ein Mauerzug bis zur Einfahrt, davor wieder ein Quai und am Ende liegt ein Turm. Auf der andern Seite der Einfahrt entspricht dem ein kleiner Vorsprung, so daß beide Mauern hart an das Kanalufer treten. Gern

[1]) Aehnlich verband ein anscheinend künstlicher Kanal, der noch im 16. Jahrhundert kenntlich war, in Kamarina den als Hafen dienenden See mit dem Meere. Vgl. dazu Columba Port. ant. It. ins. S. 351 ff. dem Orsi Mon. Linc. XIV S. 758 entgegen seiner früheren Meinung (ib. IX S. 201 ff mit Plan) zustimmt. Vgl. ferner Schubring, Philologus XXXII S. 500 ff. Und jetzt Ziegler in der RE. u. d. W. Die von Fazello im 16. Jahrh. noch gesehenen Reste gewaltiger Hafenbauten stammten jedenfalls von die Einfahrt zum Kanal schützenden Molen Eine schöne Beschreibung der allgemeinen Situation bei Freemann-Lupus II. S. 24 ff.

erführe man etwas über die Mauerzüge an der Westseite. An der Mündung des Kanals ins Meer findet sich auf der Felshöhe eine mächtige Steinbank[1]), offenbar ein monumental ausgestatteter Aussichtspunkt.

In den Mauerring eingeschlossen war auch der einzige Stadthafen des 366 gegründeten Kos, wahrscheinlich eine Lagune[2]). Diese wurde von dem Stadtgebiet zum mindesten im Süden und Osten umschlossen und war nach der See zu anscheinend durch zwei stumpfwinklig aufeinander zulaufende Molen geschützt, auf deren südlicher jetzt das mittelalterliche Kastell steht. Nicht sicher wissen wir, ob auch in Chios der Hafen im Mauerring lag[3]). Ein Turm, der hier an der Grenze des Hafens genannt wird (Aen. Takt. XI, 3) und der den Archonten als Amtslokal diente, wird wohl am Ansatzpunkt einer der Molen gelegen haben und als Stadtmauerturm aufzufassen sein. Ob aber diese dann auf den Molen weiterliefen oder innen am Hafen hinter dem Emporion, muß dahingestellt bleiben.

Von selbst verstand sich die Einbeziehung des Hafens in den Mauerring da, wo erst ein Becken künstlich gegraben wurde und dabei von vornherein bei der Ausgestaltung auf die Befestigungsanlagen Rücksicht genommen werden konnte. Das war in Karthago der Fall, wo doch wohl spätestens am Ende des 5. Jahrhunderts, vielleicht gleichzeitig und als Gegenzug zu den auch von Hafenbauten begleiteten Rüstungen des älteren Dionysios in Syrakus, der erste große Kunsthafen geschaffen sein muß. Die flach geschwungene Bucht von

---

[1]) Mon. Linc. a. a. O. Fig. 55.

[2]) Pläne Br. A. C. 1898. Dubois, de Co insula, thèse, Paris 1884. Kostowillis Pinax 161. Annuario II. 31 ff. Der Hafen war nach Ps.-Skylax 99 einbezogen. Daß er künstlich gewesen sei, wie Ross, Inselreisen II, S. 86 und Herzog, Koische Forschungen 1899, S. 155 u. 169 aus Ps.-Skylax geschlossen haben, ist unerweislich. Richtiger Rayet, Arch. miss. scient. 1876, S. 80. Die ganze Nordküste der Insel ist reich an Lagunenbildungen. Ganz entsprechende Größe und Lage hat eine Lagune südlich von Luca Pt. Gerade die Existenz der Lagune wird zur Entstehung der Stadt geführt haben, an dieser von Natur ganz ungeschützten Stelle. Zum Hafen s. auch Herzog, Arch. Anz. 1901, S. 133.

[3]) Alimonakis, Chios, Diss. Erlangen 1882. Fustel de Coulanges, Arch. miss. scient. 1866, S. 481 ff. Wilamowitz, Berl.Sitz. Ber. 1906 S. 52. Bürchner RE. u. d. W. m. Plan. Zolotis, Athena XX 1908, 113 ff. Plan auch Annual. XVI. S. 141. Molen muß der Hafen gehabt haben, da er im 5. Jahrh. versperrbar war und von Strabo (C. 645) als gut bezeichnet wird. Der bei Vitruv X, 16, 9 geschilderte Vorgang ergibt nichts, da der Angriff dort sehr wohl ein Stück Seemauer außerhalb des Hafens betreffen kann. Eher könnte man aus der hübschen Geschichte bei Arrian, An. III, 2, 3 ff, wo der Tyrann von Mytilene in eine Falle gerät, dadurch daß ihn die die Kleithra besetzt haltenden Chier anlügen, schließen, daß der Hafen im Mauerring lag. Kleithra konnten freilich auch die Molen heißen, zwischen deren Enden die Sperrkette gezogen wurde, ohne daß deshalb die Stadtmauer darauf laufen mußte. Es ist wohl kein Zufall, daß das nördlich von der Stadt gelegene Delphinion (Thuk. VIII, 38. Diod. XIII. 76, 3 ff.) über ausgezeichnete Häfen verfügt (vgl. dazu Fustel a. a. O. S. 500. Bürchner sucht ohne Grund den Ort weiter landeinwärts). Der Kult des Delphinios am besten Hafen dicht an der Stadt, aber doch außerhalb derselben, erinnert stark an das Heiligtum an der Löwenbucht von Milet. Auch Chios war ein *Κτίσμα Κρητικόν* s. Wilamowitz a. a. O.

el Kram gab nur ungenügenden Schutz. Freilich die Tatsache, daß im Jahre 368 Schiffshäuser in Karthago abbrannten (Diod. XV, 73, 3)[1]), kann ebenso wenig dafür, daß die gegrabenen Häfen schon damals bestanden, geltend gemacht werden, wie die Beschreibung des Atlantidenhafens in Platons Kritias[2]). Den einzigen Anhaltspunkt geben die überlieferten Schiffszahlen. Da schon 406 die Karthager 120 Kriegsschiffe hatten, für die die Bucht von el Kram mit einer Uferlänge von ca 1000 m neben den doch gewiß sehr ausgedehnten Handelsanlagen nur ungenügenden Raum bot, während wir noch wenige Jahre vorher (409) nur von 60 Kriegsschiffen hören, so wird man in die Zwischenzeit die Schöpfung neuer künstlicher Anlagen setzen. Freilich welcher Art das damals ausgeschachtete Hafenbecken gewesen ist, wissen wir in den Einzelheiten nicht zu sagen, denn das uns überlieferte Bild gehört erst der hellenistischen Epoche an. Nur soviel darf mit Sicherheit vorausgesetzt werden, daß damals in irgendeiner Gestalt an der Stelle des späteren oblongen Handelshafens (s. unsern Plan XXII) ein Becken ausgegraben wurde, das natürlich wie später innerhalb des Mauerringes gelegen haben muß.

Ob auch der gegrabene Hafen von Hadrumetum (s. dort im Katalog) schon der vorhellenistischen Zeit angehört, ist fraglich. Daß diese Erfindung keineswegs eine punische ist, zeigte uns das archaische Lechäon (s. o. S. 53). So nimmt es denn nicht Wunder, daß auch in der klassischen Epoche ein Beispiel dieser Bauart auf griechischem Boden auftritt. Das ist der spartanische Kriegshafen Gythion, der offenbar um die Mitte des 5. Jahrhunderts[3]) angelegt wurde. Er war nach Strabo (C 363) „gegraben“. Leider wissen wir auch hier nichts näheres über Lage und Gestalt[4]). Aber daß ihn

---

[1]) So Meltzer I, S. 168 ff. Die Zusammenstellung der Flottenzahlen ebd. II, S. 137.

[2]) Classical Rev. 1891, S. 280 ff. Torrs Rekonstruktion ist ohnedies durch die neueren Untersuchungen widerlegt. Aber auch seine Vergewaltigung des Textes ist schier unglaublich. So die Uebersetzung von *πύλαι* mit Kanälen, wofür er Beispiele aus der poetischen (!) Sprache beibringt. Aber auch dort wird *πύλαι* nur für enge Durchfahrten (eisernes Tor, Porta Westphalica) gebraucht.

[3]) Leake, Morea I, S 244 ff. Roß; Königsreisen II, S. 232 ff. Boblaye, Recherches S. 43. Bursian II, S 144 ff. Curtius, Pelop. II, S. 270 ff. Prakt. 1891, S. 30 ff. Ephem. arch. 1892, S. 60 ff. Athen. Mitt. 1904, S. 342. IG. V, 1, S. 210 ff. Frazer zu Paus. III, 21, 7. Philippson und Bölte in der RE. u. d. W. Pläne: Le Bas, Itin. II, Pl. 26. Ephem. arch. a. a. O. S. 64.

[4]) Skias, Ephem. arch. a a. O. hat durch Grabungen sowohl. wie durch die Untersuchung der früher für Molen gehaltenen Ruinen am Meer einwandfrei nachgewiesen, daß der Hafen östlich des erhaltenen Stadtgebiets und außerhalb desselben lag, sowie daß eben davon ein großer Teil durch eine Erdkatastrophe weggerissen worden ist. Seine neue Ansetzung des Hafens bei Kranae ist allerdings ganz willkürlich und falsch. Dort hätte man gewiß keinen Hafen gegraben, sondern einen solchen durch Molen hergestellt. Forster, Annual XIII, S. 220 ff. hält ohne nähere Beweise wieder einen Teil der im Wasser liegenden Gebäude für Molenreste. Athen. Mitt. 1904 a. a. O. ist angenommen, daß es sich um eine versunkene Stadtmauer handelt Dann müßte der gegrabene Hafen auf weggerissenem Boden noch weiter nördlich innerhalb der Fluchtlinie dieser gelegen haben.

die am Ende des Jahrhunderts, wohl infolge der bei Thukydides (I, 108, 5, vgl. Diod. XI, 84, 6) erzählten Katastrophe unter Tolmida neugeschaffene stärkere Befestigung (Xenophon Hell. VI, 5, 32) eingeschlossen hat, ist sehr wahrscheinlich.

Wo von Natur Doppelhäfen vorhanden waren, ist in der überwiegenden Zahl der Fälle, in denen überhaupt größere Kunstbauten geschaffen wurden (s. o. S. 76 ff.), nur einer der beiden Stadthäfen in den Mauerring einbezogen worden. Die Gründe für diese Beschränkung sind schon erörtert worden (S. 66 ff.). Dabei war es überall dort, wo die vorhandenen Häfen erheblich in der Größe verschieden waren, natürlich, daß das kleinere Becken in den Kyklos hereingenommen wurde. Denn abgesehen davon, daß es zumeist besser geschützt war, konnte es allein auch wirklich vom Stadtgebiet umschlossen werden. Dieser Tatbestand ist besonders deutlich in Syrakus (s. Plan VII). Hier lagen die Ufer des Großen Hafens, der einen Umfang von fast 9,5 km hat, natürlich stets zum größten Teil außerhalb der Stadt; der kleine Hafen jedoch wurde schon frühzeitig, wenigstens in den dem jetzigen Isthmus zunächst gelegenem inneren Teil — außerhalb desselben steigt steilufrige Kliffküste an — von der bewohnten Stadt umschlossen. Bis ins 5. Jahrhundert hinein hat in Syrakus der archaische Damm (s. o. S. 60), der beide Häfen voneinander trennte, bestanden. Das beweist die Ausdrucksweise des Thukydides, der (VI, 3, 2) die Insel „nicht mehr umspült“ nennt, ebenso wie die Tatsache, daß während der ganzen athenischen Belagerung offenbar keine Kommunikation zwischen den beiden Häfen besteht[1]). Da niemals der Versuch gemacht wird, den kleinen Hafen zu forcieren, darf wohl angenommen werden, daß er schon damals im Mauerring lag. Dagegen wird die Stadtmauer, wie in späterer Zeit erweislich[2]), am Großen Hafen überall hinter dem Quai umgelaufen sein. Molen sind hier in keiner Weise bezeugt. Denn die bei Thuk. VII, 53 genannte *χηλή* kann bei dem schwankenden Sprachgebrauch des Wortes nicht mit Sicherheit als

---

[1]) Daß die bei Cicero (Verr. IV, 117) und Strabo (C 59) zuerst erwähnte und an Stelle des archaischen Dammes erbaute Brücke schon ein Werk des Gelon sei, wie Cavallari-Holm-Lupus, S. 87 ff. angenommen wird, ist deshalb unmöglich.

[2]) Das zeigt vor allem die Beschreibung von der Einnahme der Stadt durch Marcellus im 24. Buch des Livius. Der Quai (vgl. auch Cic. de rep. III 31, 43 u. Verr. V 97) war so breit, daß er für Wagenverkehr ausreichte (Plut. Dion. 13). Schon weil ein Quai erwähnt wird, gehört die bei Pol. VIII 5,2 genannte Lederverkaufshalle, die hinter demselben und der Stadtmauer lag, an den großen Hafen und nicht an die Steilküste nördlich des kleinen. (So Schubring, Rhein-Mus. NF. XX, S. 57; Holm-Lupus, S. 215; Arendt, Progr. Gymn. Konitz 1905, 23). Holms Argumente gegen eine Ansetzung am Großen Hafen halten nicht Stich. Die letzte Etappe vor dem Angriff ist das Lager der Römer am Olympieion. Dort wird auch ihre Flotte gelegen haben. Was ist natürlicher, als daß der Angriff am großen Hafen erfolgte? Lupus (a. a. O. Anm. 1) hat mit Recht auf die Coraria in Rom verwiesen. Die lag auch nah am Hafen und bei der Schiffergilde (Jordan-Hülsen I, 3, 638).

Mole angesprochen werden, wie es allgemein geschieht[1]). Wann dies System mit dem großen, außerhalb liegendem und kleinem, geschlossenen Hafen geschaffen ist, wissen wir nicht, spätestens wohl durch Gelon. An seinem allgemeinen Charakter haben weder die umfassende Bautätigkeit des älteren Dionysios noch die späterer Jahrhunderte etwas geändert. Nur in einem Punkt scheint jener, vermutlich als er sich seine feste Burg auf dem Isthmus zwischen den beiden Häfen erbaute, oder später im Zusammenhang mit seinen großen Arsenalbauten (s. u.), eingegriffen zu haben: Ihm wird die Schaffung eines Kommunikationskanales zwischen den beiden Häfen und einer wohl zunächst hölzernen Brücke, unter der die Schiffe passieren konnten, zuzuschreiben sein[2]). Die Einfahrt des kleinen Hafens war durch die Molen bis auf 100 m verengt, und sicherlich von Türmen flankiert, die uns in monumentaler Ausgestaltung für die Zeit des Agathokles bezeugt sind (Diod. XVI, 83). Die Molen liegen auch hier nicht ganz außen, sondern etwas zurückgezogen, was sich naturgemäß durch die Wahl der Punkte, wo die Steilküste in flaches Ufer übergeht, ergab. So entsteht ein Vorhof, der von den Stadtmauern längs der hohen Ufer der Achradina und Insel wirksam flankiert wird.

---

[1]) Vgl. Thuk. VIII, 90,4, wo die Halbinsel Eetioneia so heißt, u. Plut. Sol. 9 die Halbinsel Kynosura auf Salamis. Ferner Dio Chrysost. Kyneg. I, 1, dazu Wilamowitz, Griech. Lesebuch, Erläut. I 8.

[2]) Schubring a. a. O. S. 17 schrieb willkürlich auf Grund von Cic. Verr. V 84 den Brückenbau dem Marcellus zu. Strabos Art den Ibykos zu zitieren deutet darauf, daß auch die Brücke schon alt war. So kann man nur zwischen Dinoys I. und Hieron II. schwanken. Da hilft ein indirektes Zeugnis weiter. Platon läßt im Atlantidenhafen die Kanäle, die die Insel vom Lande trennen, von Brücken überspannt sein, unter denen Trieren durchfahren können. Zu beiden Seiten der Brücken enden Mauern mit Türmen und Toren. (Kritias 115 E). Das Bild entspricht so sehr den späterer Brückenbauten, daß an eine dichterische Prophetie (Wilamowitz, Plato S. 590. Die dort zitierte Abhandlung von Rydberg war mir nicht zugänglich) nicht zu glauben ist. Platon muß einen leibhaftigen Ahnen der späteren großen Brückenbauten vor Augen gehabt haben. Wilamowitz (a. a. O. Anm. 1) hat selbst zugegeben, daß in der Beschreibung des Königsschlosses auf der Insel eine Erinnerung an Syrakus vorliegen kann. Diese ist auch noch an einer weiteren Stelle deutlich. 116 B werden die Schiffshäuser als innen doppelt, also für zwei Schiffe beschrieben, wofür wir gerade nachweisen können, daß der ä. Dionys solche angelegt hat (s. u.)! Die Phantasie Platos borgt die Elemente bei der Wirklichkeit und steigert sie ins Uebergroße, Prächtige, Vielfältige. Wir wissen allzuwenig vom griechischen Brückenbau, um das technische Können der Zeit beurteilen zu können. Aber trotz der spärlichen Ueberlieferung fehlt es nicht an einer Analogie. Die bildet die fast zur gleichen Zeit, im Jahre 411 von den Böotern und Chalkidiern über den Euripus zwischen den Enden zweier Dämme geschlagene Holzbrücke, die auch für ein Schiff Durchfahrtsraum bot (Diod. XIII, 47 dazu Oberhummer, RE. Art. Chalkis). Vielleicht lagen gar zwei Brücken zu beiden Seiten der in der Mitte der Durchfahrt gelegenen Klippe. Diodors Beschreibung ist in dem Punkt nicht ganz klar. Wie lange die Anlage bestanden hat, wissen wir nicht, aber sie war sicher für die Dauer gedacht. An den Zugängen lagen wie bei den Atlantiden und jedenfalls auch in Syrakus Türme. Da sie nur für eine Triere Platz bot, wird sie kaum länger als 15 m gewesen sein. Schon in Alexanders Zeit trat an ihre Stelle eine etwa 70 m lange monumentale Brücke mit zwei turmflankierten Toren an den Enden und einem Wehrgang dazwischen. (Strabo C 403). Das hätte Plato fast auch noch erleben können.

Große Analogien zu Syrakus zeigt die Entwicklung von Halikarnass, nicht nur historisch[1], sondern auch im Stadtbild. Auf das ursprüngliche Nebeneinander der beiden Siedlungen auf Kap Zephyrion[2] und der Höhe Salmakis wurde schon (s. o. S. 20) hingewiesen. Da der Schwerpunkt der späteren Stadt, die Agora, mitten zwischen beiden im Grunde des Großen Hafens gelegen haben muß (s. o. S. 32), wird frühzeitig die Entwicklung zum späteren Stadtbild in einem kontinuierlichen Zueinanderwachsen der beiden getrennten Siedlungen eingesetzt haben (s. unsern Plan IX nach der Br. A. C.). Die einzelnen Abschnitte dieses Wachstums können wir nicht mehr verfolgen, aber naturgemäß lag der Schwerpunkt der älteren griechischen Stadt mehr im Osten. Und wenn auch die Stadt des Maussolos hier tatsächlich den großen Hafen mit seiner mehr als 1500 m langen Uferlinie völlig umschlossen hat, so ist das in der älteren Epoche sicherlich nicht der Fall gewesen. Für diese liegt uns vielleicht in der Notiz des Ps.-Skylax ein Zeugnis vor[3]. Er zählt auf (38) Halikarnaß, einen geschlossenen Hafen jenseits der Insel und einen Fluß. Der spätere königliche Kriegshafen lag, wie wir noch sehen werden, östlich der Insel. Unter dem Fluß kann man nur die berühmte Quelle von Salmakis verstehen. Erwähnt wird sie, weil es dort Süßwasser gibt. Diese Quelle lag aber sicherlich unweit des Kaplan Kalessi genannten Hügels westlich des großen Hafens, mag man sie nun nördlich davon suchen oder südlich[4]. Die Beschreibung geht also offenbar von Osten nach Westen, d. h. östlich der Insel lag der einbezogene Hafen, wahrscheinlich eine kleine, jetzt nicht mehr kenntliche Bucht an der Ostseite des Isthmus, während der große Hafen westlich der Insel außerhalb des Mauerringes blieb. Das damalige Stadtgebiet wird ihn ohnedies nur zum Teil umschlossen haben. Wohl gleichzeitig mit der Stadtanlage des Maussolos ist der große Hafen durch zwei Molen (die östliche ca. 220 m lang, die westliche 113 m) im S abgeschlossen worden, so daß eine nur etwa 50 m breite Einfahrt frei bleibt. Trotzdem blieb der Hafen außerhalb des Mauerringes liegen. Denn daß die Stadtmauer an ihm umlief, geht aus Vitruvs Erzählung eindeutig hervor, wenn es dort heißt: „cum autem Rhodii ornata classe in portum maiorem

[1]) Vgl. Judeich, Kleinas. Stud. 1892, S. 16 u. 246.

[2]) Auf Grund von Arr. An. I, 23, 3 u. CIG. II 2656 wird gewöhnlich angenommen, daß Zephyrion damals, was es seinem geologischen Ursprung nach zweifellos gewesen ist, noch Insel war. Auch in unserer Skylax-Stelle könnte man eine Bestätigung dafür sehen. Doch ist Nesos offenbar in allen drei Fällen Eigenname. Auch in Syrakus heißt die Insel noch lange nach ihrer Verlandung so. Es braucht nicht einmal eine historische Reminiscenz vorzuliegen. Noch heute, wo der Isthmus sehr viel breiter geworden ist, ist der Eindruck ganz inselartig. Man kann also unmöglich den geschlossenen Hafen mit Kiepert nördlich der „Insel“ zwischen ihr und dem Lande ansetzen. Der Stadtteil hieß übrigens auch gelegentlich Isthmos (Steph. Byz. u. d. W.). Entscheidend ist ferner, daß die Insel als solche in der ausführlichen Stadtbeschreibung des Vitruv (II, 8) nicht genannt wird.

[3]) Bürchner, in der RE. u. d. W.

[4]) Roß, Inselreisen IV, S. 38, Newton, Halicarnass usw. I, S. 10.

exposuissent, plausum iussit ab muro his dare“ etc. Dann lassen sie ihre Schiffe am Strande unbewacht zurück und gehen in die Stadt (intra muros). Die Königsburg lag offenbar auf der Insel und nördlich von ihr wie in Syrakus[1]). Wie dort von ihr beherrscht, so lag hier der königliche Hafen an der Stelle des älteren geschlossenen nordöstlich der Insel. Er muß von den Festungsmauern umschlossen gewesen sein, so daß er nur vom Palais aus eingesehen werden konnte[2]). Eine Kommunikation mit dem großen Hafen bestand offenbar nicht. Denn bei Vitruv fährt Artemisia aus dem kleinen Hafen und außen um die Insel herum in den großen (in pelagum eduxit classem ex portu minore et ita invecta est in maiorem). Wenn eine direkte Verbindung mit dem großen Hafen bestanden hätte, so hätte sie doch wohl diese benützt[3]). Es ist deshalb ganz unmöglich, den Königshafen als ein kleineres Becken innerhalb des großen Hafens anzusehen[4]).

Das dritte klassische Beispiel für den Doppelhafentypus, bei dem der kleinere Hafen in den Mauerring einbezogen wird, bietet Mytilene (s. unsern Plan VI)[5]). Hier lag zweifellos die älteste Ansiedlung auf der Insel, die später nur noch einen Stadtteil mit der Akropolis trug, und die, heute verlandet, im Altertum durch einen schmalen Meeresarm von der Inselküste getrennt war (Diod. XIII, 79, 6. Paus. VIII, 30, 2. Longus, Daphn. et Chloe I, 1.). Schon frühzeitig wird sich die Stadt auf das Land gegenüber ausgedehnt haben und bereits im 5. Jahrh. war die Entwicklung so weit gediehen, daß das Schwergewicht auf dem Lande lag — das beweist der Mauerring, der dieser Zeit angehört — und so ist es später geblieben (Strabo C 617). Auf dem Lande zog sich die Stadt auf sanft zum Meere und Euripos abfallenden Hügeln hin. Die Ufer waren hier überall flach und ebenso auf der dem Lande zugekehrten Inselseite, im Gegensatz zu den steilen Ufern auf den Seeseiten. Auf diese

[1]) S. darüber Judeich a. a. O., dem die richtige Interpretation der Vitruv-Beschreibung verdankt wird. Im wesentlichen schon richtig Kuhn, Entstehung der Städte der Alten, 1878, S. 269ff.

[2]) Die zweifellos korrupte Stelle „sub montibus latens portus“ ist von Roß a. a. O. durch die plausible Konjektur von „moenibus“ geheilt worden. Man kann „montibus“ nicht mit Salmakis und Zephyrion erklären, wie Judeich a. a. O. will. Denn erstere liegt viel zu entfernt und letzteres ist ein flacher Felsblock, der im Gegensatz zu den umgebenden Bergen noch besonders flach erscheint.

[3]) Völlig unverständlich bleiben dabei die Worte „repente fossa facta“. Auch hier muß eine Korruptel vorliegen. Judeich will sie auf die Oeffnung einer gewöhnlich geschlossenen Ausfahrt beziehen; etwas Aehnliches mag auch zugrunde liegen. Vielleicht hat schon Vitruv seine Quelle mißverstanden.

[4]) Newton setzte den Königshafen westlich vom Isthmus an, wo auf der Seekarte Reste eines ein kleines Becken abschließenden Molos vorhanden sind. Auf Bürchners Plan heißt dies Becken Mandrakion. Die Bezeichnung trifft offenbar das Richtige. Es handelt sich vermutlich um eine m. a. Anlage.

[5]) Plehn, Lesbiacorum liber 1826. Zander, Beiträge zur Kunde der Insel Lesbos 1827. Newton, Travels and discoveries I, S. 54. Boutan, Arch. miss. scient. V. S 273ff. Conze, Reise auf der Insel Lesbos. Vor allem Koldewey, Die antiken Bauwerke der Insel Lesbos mit Taf. I—III. Danach unser Plan, vgl. auch Merckel S. 352.

Weise bildete sich ganz natürlich der Doppelhafentypus aus, den wir schon für die archaische Zeit annehmen dürfen. Mit zwei Häfen wird Mytilene auch einmütig von den Quellen erwähnt (Thuk. III, 2 ff. Diod. XIII, 77 ff. Ps.-Skylax 97. Strabo a. a. O. CIG. XII, 2 N. 60 Zeile 25 ff. Abweichend nur Arr. An. II, 1). Diese beiden Häfen waren, abgesehen von ihrer verschiedenen Größe — der nördliche war viel größer — sehr verschieden durch die Lage und Gestalt des Altstadtinselchens. Während nämlich der Nordhafen eine große, im Süden und Westen von Ufern begrenzte, nach Norden und Osten offene Bucht bildete, war der Südhafen, wie sehr sich auch seine Ufer verändert haben mögen, stets mehr eine trichterförmige, nur nach Süden geöffnete und stärker vom Lande umfaßte Ausmündung des Euripos. So war es von vornherein natürlich, daß hier im Süden der eigentliche Haupthafen der Stadt lag, der jedenfalls vor der Anlage der großen Kunstbauten des 5. Jahrh. in viel höherem Grade Schutz bot als der nördliche. Strabo sagt klar, daß der Südhafen ein kleistos gewesen ist. Und genau dazu stimmt der Bericht des Diodor, der wahrscheinlich auf Autopsie des Ephoros zurückzuführen ist, über die Kämpfe des Kallikratidas und Konon. Ehe die Untersuchung des Stadtgebietes durch Koldewey vorlag, konnte darin keine Unstimmigkeit gesehen werden. Der Ablauf der Ereignisse ist folgender: Konon flieht in den Hafen von Mytilene (da er von Norden kommt, natürlich in den Nordhafen) und rüstet zur Abwehr der bevorstehenden Belagerung[1]). Zu diesem Zwecke sperrt er die Einfahrt des Hafens, indem er an den flachen Stellen kleine Schiffe versenkt, an den tieferen Lastschiffe, mit Steinen beschwert, verankert; als dann Kallikratidas am nächsten Tage diese Sperre durchbrechen will, werden weitere Maßregeln getroffen. Konon bemannt seine 40 Trieren und läßt sie in einer Lücke in der Sperre auffahren, besetzt ferner die großen Lastschiffe und die Molen des Hafens. Es wird ausdrücklich gesagt, daß Konon in dem Ort zwischen den beiden (sich an die Molen anschließenden) Sperrlinien kämpft. Diese umfängliche Sperrvorrichtung konnte natürlich nur bei einer enorm weiten Hafeneinfahrt von mehreren hundert Metern, die mit den gewöhnlichen Methoden nicht verschließbar war, in Frage kommen, d. h. eben beim Nordhafen, dessen Einfahrt zwischen den Molenenden noch jetzt 280 m, im Altertum vielleicht 250 m breit war. Nachdem der erste Angriff fehlgeschlagen ist, gelingt es Kallikratidas beim zweiten die attische Flotte aus der Sperre herauszudrängen, natürlich in das Innere des Hafens herein. Bis hierher ist immer nur von einem Hafen die Rede. Nun flüchteten die Athener sich in den Hafen in der Stadt (*τὸν ἐν τῇ πόλει λιμένα*), d. h. doch natürlich, da sie von der Sperre des Nordhafens zurückgedrängt wurden, durch den Euripos in den Südhafen, der also in

[1]) Dem entspricht in Xenophons viel kürzerem Bericht (Hell. I, 6, 16 ff), das *ὑπὸ τῷ τείχει* (außerhalb unter den Mauern) Anslandziehen der geretteten Schiffe; die *βράχη* bei Diodor a. a. O. kann man unmöglich mit Lolling (bei Koldewey) auf die Felseninsel, die den Kopf der östlichen Mole bildet, beziehen.

den Mauerring einbezogen war und mit dem kleistos des Strabo identisch ist. So ist die Stelle auch immer bis auf Lolling und Koldewey verstanden worden. Hören wir weiter: Kallikratidas fährt nun durch die Lücke zwischen der Sperre ein in den (nördlichen) Hafen und legt sich vor der Stadt vor Anker. Und, um den Vorgang ganz unmißverständlich zu machen, fährt Diodor fort: die Einfahrt, um die man gekämpft hatte (die also, in der die Sperre lag), führte in einen schönen Hafen, aber in einen außerhalb der Stadt liegenden, d. h. der große Nordhafen lag außerhalb des Mauerrings, der kleine Südhafen darin. Lollings Annahme, daß hier zwei verschiedene Kämpfe an verschiedenen Plätzen, nämlich erstens der vergebliche Angriff auf den Nordhafen und ein zweiter erfolgreicher auf den südlichen, vermengt seien, ist gewaltsam. Selbst angenommen, Diodor hätte seine Quelle so mißverstanden, wo kommt dann die Erwähnung der Sperre auch in diesem zweiten Passus her? Aber der ganze Bericht Diodors ist eine Einheit ohne jeden Widerspruch. Restlose Klarheit darüber schafft der nächste Satz, der an dieser Stelle dem vielleicht noch unklaren Leser die Situation ganz lebendig macht. Da wird die Lage der Stadt zu beiden Seiten des Euripos geschildert, d. h. es wird erklärt, wie Konon unter Preisgabe des Hafens im Norden durch den Euripos in den Südhafen und damit in die Stadt kam. Also die Ueberlieferung ist eindeutig und klar: von Ephoros bis Strabon ist der Südhafen der in den Mauerring einbezogene, der Nordhafen liegt außerhalb.

Der Südhafen ist spätestens zur Zeit der Erbauung des Mauerringes am Ende des 5. Jahrhunderts in diesen einbezogen worden. Er konnte sich mit verhältnismäßig kurzen Molen begnügen (etwa 400 m Weite der Oeffnung), von denen sich anscheinend keine Reste erhalten haben, wenn man nicht etwa die nach recht unsicherer Tradition einst an der Ostseite des Hafens erhaltenen Reste von Quadermauern damit in Verbindung bringen will [1]). Daß die Molen keine Spuren hinterlassen haben, ist kein Wunder, denn sie brauchten natürlich nicht so monumental zu sein, wie die des Nordhafens, weil sie nicht so dem Winde ausgesetzt waren. Auch daß Strabon sie nicht erwähnt, ist kein Einwand. Sie verstanden sich beim kleistos von selbst und im Nordhafen nennt er auch nur die eine der beiden Molen wegen ihrer gewaltigen Dimensionen. Die Stadtmauer ist nirgends im Bereiche des Südhafens an einem der Ufer festgestellt worden. Daß sie auch im Nordhafen dort nicht gefunden wurde, kann nicht mit Koldewey und Lolling gegen die klare Ueberlieferung der Quellen als Argument für die Einbeziehung des Hafens in den Mauerring benutzt werden. Auch auf weiten Strecken des

[1]) Nachdem Koldewey sich anfänglich energisch dagegen verwehrt, daß der Südhafen Molen gehabt habe, rekonstruiert er selbst auf Grund scheinbar recht unbestimmter mündlicher Angaben ein kompliziertes System von Dämmen, von denen mindestens der südliche Dicke und Charakter einer Mole gehabt haben müßte, einer ganz unmöglichen Interpretation der Strabostelle zuliebe (s. darüber unten).

Kyklos an anderen Stelle haben sich keine Reste erhalten. Und an den Häfen ist der Steinraub immer am bequemsten gewesen. Der nördliche Hafen ist gleichzeitig mit der Stadtbefestigung durch zwei gewaltige Molen geschützt worden, da er sonst dem Nordoststurm in der ganzen Breite geöffnet war[1]). Die östliche Mole setzt an der Nordspitze der Insel unmittelbar unter der Akropolis an und verläuft im ganzen gradlinig nordnordwestlich, nur am Ende stumpfwinklig nach Nordwesten umbiegend bis zu dem kleinen Riff, auf dem sie endigt. Sie hat eine Länge von annähernd 350 m bei einer Breite von 7,60 m und ragt noch in ihren Resten einen halben Meter über den Meeresspiegel empor[2]). Die nördliche Mole, die den Hafen gegen Norden schützt, setzt an der Stelle, wo die von Westen kommende Stadtmauer ans Ufer tritt, an und verläuft etwas gebogen nach Ostnordost, in einer Länge von etwa 150 m erhalten. Sehr viel länger scheint sie im Altertum nicht gewesen zu sein. Ihre Breite beträgt 8,50 m. In der kolossalen Breite der Molen hat Koldewey eine weitere Bestätigung für den Verlauf der Stadtmauer auf denselben gesehen (s. seine Rekonstruktion auf Taf. II). Aber auch bei einer solchen Annahme bliebe noch immer ein Podest von 4,70 bzw. 3,60 m Breite innerhalb der Mauern, der auch nur mit Koldewey durch die Benutzung der Molen zugleich als Quais zu erklären ist. Dann aber erscheint auch die Breite der Molen im ganzen, wenn keine Mauer darauf lief, erklärlich. Eine Breite von 7 bis 8 m für einen Quai ist durchaus nichts Ungewöhnliches. Abgesehen von der ausdrücklichen Bemerkung, daß der Hafen außerhalb des Mauerringes lag, ist bei den Kämpfen am großen Hafen wohl von den Molen, aber weder von Mauern noch von Türmen darauf die Rede. Auch die in den Molen befindlichen Durchlässe (s. darüber unten) sprechen gegen deren fortifikatorische Bedeutung. Nicht klar ist, ob die Mauer über den Euripos am Südende des Nordhafens irgendwie herüber geführt worden ist. Nach der Analogie von Syrakus und Chalkis (s. o. S. 85, Anm. 2) könnte man wohl an eine Ueberbrückung denken, aber bezeugt ist uns eine solche erst für die späte Zeit[3]). Wahrschein-

[1]) Arist. de ventis V, 973. Daß der Nordhafen Maloeis geheißen habe, ist an sich nicht unmöglich, da ein Ort Malea durch Thukydides bei der Stadt bezeugt ist (Lolling a. a. O.). Aber M. ist, wie Lolling schon erkannt hat, auch ein selbständiger Ortsname, offenbar des Gestades zwischen diesem Malea und der Stadt (Steph. Byz. u. d. W.). Dann ist aber jene Notiz viel verständlicher, wenn man unter M. eben diesen Küstenstrich versteht: der Nordostwind beunruhigt den Hafen von Mytilene (den nördlichen, der für die Handelsschiffahrt seit dem Ende des 5. Jahrhunderts allein in Betracht kam) und vor allem das nördlich angrenzende ganz ungeschützte Gestade.

[2]) Der Turm am Ende der Mole, vielleicht ein Leuchtturm, wird späterer Zeit entstammen.

[3]) Durch das Zeugnis des Longus a. a. O., das, wie Wilamowitz bemerkt, kaum auf Autopsie beruht; zu Strabons Zeit scheint noch keine Verbindung mit der Insel bestanden zu haben. Offenbar auf Grund der Notiz des Longus hat Koldewey in seiner Rekonstruktion zwei Brücken eingezeichnet. Aber der Plural kann sehr wohl pleonastisch sein, wie Longus auch von Euripoi spricht.

lich war der Euripos so eng, daß eine Forcierung der Durchfahrt unmöglich war.

Die Einbeziehung des kleineren Hafens in den Mauerring findet sich auch in Larymna, das uns in einem abgelegenen Winkel prächtig erhalten ist. Die Stadtanlage entstammt jedenfalls der Zeit des Epaminondas[1]). Der kleine, durch die Halbinsel, von der die Stadt schon in uralter Zeit ihren Ausgang genommen hatte (s. o. S. 9ff.), geschützte Hafen wurde durch sie in den Mauerring eingeschlossen. Er war durch einen geradlinigen Molenzug gegen Norden geschützt, der bezeichnenderweise hier, wie in Athen und Syrakus, nicht außen an der wirklichen naturgegebenen Grenze des Stadtgebietes, sondern etwas in das Innere der Bucht zurückgezogen liegt, so daß auch hier ein von den Stadtmauern flankierter Vorraum entsteht. Die von Natur etwa 80 m breite Einfahrt wird durch einen längeren östlichen und einen kürzeren westlichen Molenschenkel (45 und 20 m) auf etwa 15 m verengt. Die Einzelheiten sind nach den bisherigen Plänen nicht ganz geklärt[2]). Im Innern des Hafens ist die Stadtmauer offenbar nicht umgelaufen. Die Erhaltung der archaischen Akropolismauer hier in 16 Schritt Abstand vom Ufer[3]) beweist gerade dadurch, daß sie stehen blieb, daß die neue Stadtbefestigung nicht auf den inneren Rand des Hafens übergegriffen hat. Auch der Vorhafen ist, wie Quais unterhalb der Akropolismauer bezeugen, benutzt worden[4]). Außerdem aber hat die weitgeöffnete

---

[1]) Oldfather, Am. Journ. Arch. 1916, S. 51 gegen Beloch III, 2, 359. Ueber Larymna ferner Leake, Northern Greece II, S. 287. Walpole, Memoirs to Turkey 2. Aufl London 1818. Roß, Königsreisen, S. 99 ff. Ulrichs I, S. 228 ff. Bursian I, S. 192. Bull. corr. hell. XVII, S. 322. Hitzig-Blümner zu Pausanias IX, 23, 7 und Frazer z. d. St. Georgiades Pl. V. IG. IX, 1, S. 61 ff. Noack verdanke ich die Kenntnis eines von ihm aufgenommenen Planes, der die ganz ungenügende Skizze von Leake und den in Einzelheiten recht unzuverlässigen Plan von Georgiades in wesentlichen Punkten berichtigt.

[2]) Die Enge scheint nach Georgiades noch einmal durch einen Pfeiler in zwei Einfahrten geteilt, die bei einer Breite von höchstens 6 m aber ganz unbrauchbar gewesen wären. Leake gibt gar drei Einfahrten an. Ulrichs spricht von einer Brücke, hielt also die getrennten Molenreste für Pfeiler. Nach Georgiades scheint der östliche Teil der Westmole am Ende eine Verbreiterung nach auswärts zu zeigen und nach Innen keine durchlaufende Front, sondern mehrere Abteilungen mit Querriegeln dazwischen, die G. als Docks anspricht und durch die Möglichkeit der Trockenlegung des Bassins motiviert. Das ist ganz unwahrscheinlich und analogielos. Die äußere Mauer dieser Docks, die doch zugleich als Mole gedient hätte, wäre nur einen Binder tief gewesen und die Stadtmauer hätte schon gar nicht darauf laufen können. Vielleicht ist nur eine Futtermauer der Mole und Querverstrebungen im Innern erhalten. Und die Verbreiterung würde sich durch die am Ende für den Turm erforderliche Plattform erklären, wäre also symmetrisch nach Innen zu ergänzen. Frazer gibt für die Westmole 18 Fuß, für die östliche nur 8 Fuß Breite an Das letztere (2,70 m) wäre wohl das halbe Molenmaß, das erstere (6 m) die halbe Breite der Plattform.

[3]) Frazer a. a. O.

[4]) Georgiades Fig. 1. Danach wären die Quais an dieser Stelle in zwei Stufenabsätzen, dem wechselnden Wasserstand entsprechend, geführt Dabei liegen die Flutquais über den Ebbequais nur in 1 m Höhe, so daß nur kleine

Bucht an der Außenseite des Stadtkaps als Hafen gedient. Sie ist im Norden durch eine gradlinige Mole (erhaltene Länge etwa 60 m) geschützt, die dort ansetzt, wo der Akropolishügel am weitesten vorspringt. Im Innern scheinen mehrere Anlegemolen vielleicht aus späterer Zeit vorhanden zu sein[1]). Dort wo bei Georgiades im Zentrum dieses Außenhafens eine Unterbrechung der Mauer eintritt, tritt diese nach Noack vielmehr auffällig vom Meere zurück. Offenbar ist hier eine Art Raum für ein kleines Emporion außerhalb der Mauern geschaffen.

Das Doppelhafensystem, von denen nur der eine in den Mauerring einbezogen wird, tritt auch in Aegina auf. Hier war schon in alter Zeit der nördlich von der Akropolis gelegene Hafen durch eine Mole geschützt (s. o. S. 52). Doch öffnete er sich in seiner ganzen Breite nach Westen und konnte nicht in den Mauerring eingeschlossen werden (s. unsern Plan VIII)[2]). Noch Ps.-Skylax (53) erwähnt Aegina mit den beiden Häfen zu Seiten des Stadtkaps, ohne eines einbezogenen zu gedenken. Aber zweifellos dem 4. Jahrhundert wird ein Teil der großartigen Hafenanlagen angehören, über die es leider nur allzu ungenügende Berichte gibt[3]). Demosthenes bezeugt uns (in Arist. 691), daß zu seiner Zeit der Rheder Lampis Stadt und Emporion angelegt habe (s. o. S. 30). Und dazu stimmt anscheinend der Charakter der erhaltenen Befestigungen[4]). Mit ihnen im engen Zusammenhang steht der südliche Haupthafen unmittelbar am Vorgebirge (b), der durch zwei anscheinend aus Quaderwerk bestehende[5]) Molen gebildet wird. Die nördliche setzt am Südfuß der Akropolis an und besteht aus zwei rechtwinklig aneinanderstoßenden Trakten, einem kürzeren südwestlichen und einem längeren nach Südosten verlaufenden. In der Flucht des letzteren liegt die südliche von einer Landspitze im Südosten ausgehende. An der ziemlich schmalen Einfahrt standen Türme und die Molen trugen anscheinend die Stadtmauer (die nach dem englischen Plan, dem ich Leakes im einzelnen recht unklarer Beschreibung gegenüber folge, im Norden am Molen-

---

Schiffe anlegen konnten, sonst haben die Quais eine Höhe von etwa 1 m über dem Wasserstand. Ein ähnlicher Stufenquai scheint in Phalasarna nach Spratt II, S. 232 vorhanden zu sein.

[1]) Georgiades gibt außerdem nur noch eine Mole an. Nach Noacks Plan sind drei vorhanden. Sie sind alle gradlinig und parallel und entstammen vielleicht der Zeit nach Sulla, denn in römischer Zeit war offenbar hier der Haupthafen. Ihn bezeichnet Pausanias a. a. O. als den einzigen. Denn nur auf ihn paßt das Beiwort „sehr tief“. Vgl. auch Oldfather a. a. O., S. 52.

[2]) Wie Leake, Morea II, S. 432 annahm. Nach der englischen Seekarte dagegen schloß ihn die Nordmauer der Akropolis jedenfalls aus.

[3]) C. O. Müller, Aegineticorum liber. Leake a. a. O. Annali, 1829 S. 203 ff. 1830, S. 314. Ulrichs II, S. 189. Bursian II, S. 77 ff. Ephem. arch. 1895, S. 235 ff. 1910 S. 177. Prakt. 1894, S. 18 ff. BPhW. 1896, S. 634. Hirschfeld in der RE. u. d. W. Hitzig-Blümner zu Pausanias II, 29 u. Frazer zu d. St. Imhoff-Gardner L, S. 45. Einziger Plan Br. A. C. 1816.

[4]) Ephem. arch. 1895 a. a. O. BPhW. a. a. O.

[5]) Annali 1829, S. 204.

ansatz endigt). Ein Streben nach Regularität ist in der gradlinigen Führung der Molen und in der Brechung im rechten Winkel unverkennbar[1]).

Wie im Westen nach Karthago, so hat auch im Osten das griechische System nach Phönizien übergegriffen. Hier findet es sich in den beiden Metropolen Tyros und Sidon. Die Lage und Gestalt der Häfen von Tyros ist immer noch ein strittiges Problem. Veränderungen des Bodens und Stürme einer reichen geschichtlichen Vergangenheit haben hier die Spuren des Altertums so radikal vernichtet, daß alles Wiederauffindenwollen der Stellen, die bei Alexanders Belagerung eine Rolle gespielt haben, nichts weiter ist als müßige Spekulation[2]). Nur das bestätigt das örtliche Bild, was ohnedies unzweideutig aus den Quellen hervorgeht, daß im Nordosten und Südosten der Stadtinsel zwei Häfen vorhanden waren, deren nördlicher, der sidonische, wahrscheinlich in seiner Lage, wenn auch nicht in seinem Umfang identisch mit dem mittelalterlichen Stadthafen ist. Dagegen ist der südliche ganz verschwunden und allen Angaben über vorhandene Molen usw. ist so lange kein Glauben zu schenken, bis eine wirklich einwandsfreie Untersuchung in der klippenreichen Umgebung des südlichen Teiles der Stadtinsel festgestellt hat, was von den Unterwasserresten wirklich von antiken Kunstbauten stammt. Daß der Nordhafen in den Mauerring einbezogen war, dagegen der Südhafen außerhalb lag, bemerkt Strabo (C 757) ausdrücklich (s. Tabelle zu Kap. IV nr. 33) und damit stehen die Quellen über die Belagerung durch Alexander durchaus in Uebereinstimmung. So bezeugt diejenige von ihnen, die den ersten Rang beansprucht, Arrian (II, 24), diese Sachlage, wenn er von den in den Nordhafen einlaufenden Kypriern bemerkt: „Sie fuhren sogleich herein und nahmen hier die Stadt“, und weiter: „Da die aus dem Hafen (dem nördlichen) schon die Stadt genommen hatten“, während die Phönizier im Südhafen mit ihrem Eindringen in diesen einen gleichen Erfolg nicht aufzuweisen haben. Bestätigend ist ferner der

[1]) Eine kleine Mole im Innern des Hafens, vielleicht aus späterer Zeit, diente wohl als Quai. Daß das Emporion, das vermutlich an diesem Hafen lag, außerhalb des Mauerringes gelegen habe, zwingt des Demosthenes Ausdrucksweise nicht anzunehmen, wie Ulrichs a. a. O. meinte. Die Lösung wird ähnlich der im Piraeus gewesen sein. Ueber den dritten und größten im Süden gelegenen Hafen, der wahrscheinlich römischen Ursprungs ist, s. unten Kap. VIII.

[2]) Ueber Tyros s. die abenteuerliche Abhandlung von Bertou, Essai sur la topographie de Tyre, Paris 1843, Ders. Bull. Soc. Géogr. II. Serie XI S. 150 ff. u. Journ. Roy. Geogr. Soc. IX S. 286. Poulain de Bossay, Recherches sur Tyre et Paletyre, Paris 1863. Ders. Bull. Soc. Géogr. V. Serie III S. 5 ff. Dann Renan, Mission en Phénice 1864, S. 527 ff. Guérin, Galilée (Descr. de la Palestine III) II, 1880, S. 180 ff. Movers, Die Phönizier II, S. 188 ff. Perrot-Chipiez II, S. 18 ff. Western Palestina Survey I, 1881, S. 72. Pietschmann, Geschichte der Phönizier II S. 69 ff. Pläne außer bei den genannten Abhandlungen, vor allem bei Renan, auch im Baedecker, Palestina 5. Aufl. S. 301 und Chauvay-Isambert, Syrie et Palestine S. 556, jetzt auch bei Schramm, Abhdl. Berl. Ak. 1920 S. 7. Spezielle Aufnahme des Nordhafens bei Rey, Etudes sur les monuments de l'architecture militaire des croisées en Syrie, Paris 1871 S. 167. Ueber die Erwähnung von Tyros bei Ps.-Skylax 104 s. o. S. 69.

bei Arrian (21, 3) geschilderte Vorgang, nach dem der sidonische Hafen bis auf die Einfahrt gegen Einsicht gesichert ist. Nach Arrian 20, 8 sperren die Tyrier ihre Hafeneinfahrten zunächst beim Nahen der feindlichen Flotte durch Trieren. Das ist offenbar eine erste Schutzmaßregel. Später werden sie dann aber nur an der breiteren und darum gefährdeteren Einfahrt des Südhafens das 24,1 genannte Kleithron angelegt haben[1]). Im geschlossenen Nordhafen war ein solches nicht nötig. Die Enge seiner Einfahrt wird in 20, 9 ausdrücklich bezeugt. Und dazu stimmen auch die anderen Quellen. Aus Curtius (IV, 4, 9) geht deutlich hervor, daß der Nordhafen im Mauerring liegt, da der König nicht in den Hafen einfahren kann, weil er durch Beschießung von der Mauer daran gehindert wird[2]).

In Sidon (s. unseren Plan X) lag der Schwerpunkt der Stadt offenbar ursprünglich auf dem Felskap, das, sich in einer Riffkette nach Nordosten fortsetzend, den nördlichen der beiden zu seinen Seiten gelegenen Häfen vortrefflich schützt[3]). Dieser ausgezeichnete Nordhafen (a), dessen vollständiger Abschluß im Nordosten durch die kleine Insel erreicht wird, die jetzt das Kastell trägt, ist sicherlich schuld daran gewesen, daß die Stadt sich fast ausschließlich und sehr weit nach Norden entwickelt hat. An dem südlich des Kaps gelegenen großen Hafen (b) fehlen die Reste jeglicher künstlicher Anlagen. Dagegen war der Nordhafen schon zur Zeit des Ps.-Skylax oder seiner Quelle (104) in den Mauerring eingeschlossen und wird von ihm als der Hafen schlechthin bezeichnet. Dieser Einschluß war leicht zu erreichen durch Ausbau der Riffkette zu einer Mole, auf der die Stadtmauer lief, Werke, deren Reste aus gewaltigen Quadern noch heute an vielen Stellen kenntlich sind. Ob die Einfahrt westlich oder südlich der Kastellinsel gelegen hat, ist nicht klar. Auf dem Felskap selbst sind an der inneren, dem Hafen zugekehrten Seite, zwei kleinere Felsbassins durch Ausschachtung angelegt worden, deren südliches noch durch eine Mole wirksamer abgeschlossen ist. In ihnen mag man ein typisch phönizisches Element erkennen (s. o. S. 27 Anm. 2). Wann diese Einbeziehung

---

[1]) Pietschmann a. a. O. folgerte aus der Tatsache, daß der Südhafen ein Kleithron hat, daß er näher am Lande gelegen habe, während er kurz vorher Strabons Angabe, daß der Südhafen offen gewesen sei, als irrig bezeichnet, da er nach Arrian ein Kleithron gehabt habe! Die richtige Erklärung der überflüssigen Sperrung des Nordhafens schon bei Movers II, S. 215, der aber umgekehrt aus Strabons Bezeichnung kleistos schloß, daß auch der Nordhafen später ein Kleithron gehabt habe. Auf Grund eines späten apokryphen Zeugnisses (Chariton von Aphrodisias VII, 2, 156 ed. Reiske) hielt auch Renan (S. 565 ff) den Südhafen für eingeschlossen.

[2]) Auch die Beschreibung des Diodor (XVII, 42), in der die bei Arrian (19, 5 ff. = Curtius IV, 2, 20 und 21, 3 ff. = Curtius IV, 4, 6) erwähnten Vorgänge zusammengeworfen werden, bezeichnet in § 4 den Nordhafen offenbar als einbezogen. Dort heißt es von den Schiffen, die sich in ihn retten: sie retteten sich in die Stadt.

[3]) Renan a a O. S 362 ff. mit Plan Taf. 66 u 67, danach unser Plan. Guérin, Galilée (Description de la Palestine III) II 1880, S. 488 ff. Pietschmann S. 54 ff. Eiselen, Sidon, Columbia University Orient. Studies IV 1907.

in den Mauerring erfolgt ist, wissen wir hier ebenso wenig wie in Tyros. Eine spätantike Mauerrestaurationsinschrift, die wohl als Ersatz einer älteren Bauinschrift gedient hat, nennt einen Antigonos als Erbauer der älteren Mauer[1]). Sollte wirklich ein uns nicht näher bekannter Grieche bei dem Mauerbau, der vor der Mitte des 4. Jahrhunderts nach Ps.-Skylax stattgefunden haben muß, mitgewirkt haben? Wahrscheinlicher ist, daß jener Antigonos anläßlich einer älteren Restauration in hellenistischer Zeit genannt war. Auf Münzen von Sidon zwischen 400 und 383 begegnet ein Kriegsschiff vor einer Stadtmauer mit Türmen[2]); vielleicht ist damals die Anlage geschaffen worden. Später hat sich die Stadt noch erheblich nach N ausgedehnt und hier ist unweit östlich der Kastellinsel ein großer Quai in Resten erhalten. So entstand denn auch hier eine Art Doppelhafen, der uns von Achilles Tatios (I, 1) bezeugt wird.

Wir sehen die Differenzierung in einen einbezogenen und einen außerhalb liegenden Hafen bei natürlicher Doppelhafenbildung allgemein auftreten. Daher ist es nicht erstaunlich, daß sie auch dort begegnet, wo der Doppelhafentypus erst künstlich an einer von Natur ungegliederten Küste geschaffen wird, (s. o. S. 67 ff.). Das klassische Beispiel dafür bietet Thasos (s. Plan XIV). Hier war die weit geöffnete Bucht westlich des Vorgebirges, von dem die Stadt ihren Ausgangspunkt nahm, auch nach der, wahrscheinlich in archaischer Zeit geschaffenen, Anlage einer Mole unweit der Spitze des Kaps (b, s. o. S. 59 u. Anm. 2) verhältnismäßig ungeschützt dem Nordsturm ausgesetzt. Wohl in die zweite Hälfte des 5. Jahrhunderts, wahrscheinlich in die letzte Mauerbauperiode, der das mit ihm im Zusammenhang stehende Stadtmauerstück an seiner Ostmole angehört, also in die Jahre 412/1, wird die Anlage des schönen geschlossnen Hafens (c) zu setzen sein, der im W vor der Mitte des Stadtgebietes liegt. Dadurch erhält die Stadt den von Natur nicht vorhandenen Doppelhafentypus mit einem einbezognen Hafen, der bei Ps.-Skylax (63) bezeugt ist. Der geschlossene Hafen wird von zwei Molen eingefaßt, deren westliche in zwei etwa gleich langen, rechtwinklig aneinander stoßenden Zügen (der erste senkrecht zum alten Ufer verlaufend) geführt ist. Auch die östliche Mole setzt senkrecht zum Ufer an, wird aber nicht nur einmal, sondern dreimal kurz hintereinander rechtwinklig gebrochen, um dann in einem langen Trakt auf die westliche Mole zuzulaufen. Die Stadtmauer lief turmbewehrt auf den Molen. An der Ecke der Westmole und an ihrem Ende erhob sich je ein runder Turm (7,90 m u. 11 m Durchmesser). Die östliche Mole endet gleichfalls jenseits der 50—60 m breiten Einfahrt mit einem, diesmal quadratischen Turm. Ein zweiter, anscheinend ebenfalls quadratischer Turm steht an ihrer (vom Ufer aus gerechnet) ersten Knickung und zwar nach innen hineingebaut. (Vgl. darüber o. S. 73 u. 85). Die Molen haben eine Breite von 4 m, so daß innerhalb der 2,65 m dicker Stadtmauer nur ein 1,35 m breiter

[1]) Rev. arch. 1869 II S. 286. Vgl. auch 1870 S. 145.

[2]) Hill, Catalogue, Phoenicia Pl. 18.

Gang, auf dem zwei Mann passieren konnten, freiblieb. Die Uferlinie betrug wenig über 200 m. Reste einer Mauer, die etwa den Hafen gegen das Stadtgebiet abgeschlossen hätte, sind nicht vorhanden. Die Tendenz zu regelmäßiger Gestalt ist hier wie in Aegina in den gradlinigen Molenzügen in gleicher Flucht und den rechtwinkligen Knicken unverkennbar. Trotzdem ist eine Form nach Art einer faßbaren geometrischen Figur nicht erreicht, wie das ja auch beim ausgeschachteten Becken von Phalasarna nicht geschah. Die Einfahrt liegt nicht in der Mitte. Die besonders stark bewehrte Ostmole sollte gewiß zugleich das östlich anstoßende Hafengebiet flankierend schützen. Ihr mögen weitere detachierte Befestigungsanlagen auf dem Kap im Nordosten entsprochen haben[1]. Zu beiden Seiten des geschlossenen Hafens verläuft die Stadtmauer überall in einer Entfernung von 50—100 m vom Ufer[2]. Sicherlich diente auch der im Osten gelegene Teil, der älteste Stadthafen, dem Verkehr. Dies ist der zweite, außerhalb der Mauern liegende Hafen des Ps.-Skylax. Ein Quai scheint hier vor den Mauern, anscheinend in der gleichen Periode, wie der geschlossene Hafen[3]) erbaut worden zu sein.

Eine weitere Differenzierung durch Kunstbauten, indem hier der von Natur gegebene Doppelhafen durch Unterteilung des einen zu einem System von drei Häfen mit einem einbezogenen ausgestaltet wurde, liegt offenbar in Korkyra vor. Die Stadt lag auf einem hakenartig nordsüdlich vorspringenden Vorgebirge, das den südlichen Teil einer Halbinsel an der Mitte der östlichen Inselseite bildet. Mit dem Nordteil der Halbinsel war es im Altertum durch einen flachen, nur etwa 600 m breiten Isthmus verbunden (s. unsern Plan XV)[4]. Diese südliche Halbinsel wird fast in ihrer ganzen Länge durch einen nach Osten schroff zum Meer abfallenden, nach Westen sanft abgedachten Höhenzug eingenommen, der wahrscheinlich in der Mitte die Akropolis trug. Von der Natur war der Doppelhafentypus gegeben. Im Westen dehnte sich ein geräumiges, rings umschlossenes Becken, die jetzige Lagune Kallikiopulo, die im Altertum zweifellos den Namen Hyllaikos nach der auch inschriftlich gesicherten Phyle Hylleis führte[5]. Daß dieser Hafen mit dem von Ps.-Skylax (29) genannten geschlossenen Hafen identisch sei, wie all-

---

[1]) Baker-Penroyre a. a. O. S. 205.

[2]) Fredrich a. a. O. S. 218. Baker-Penroyre a. a. O. S. 204,

[3]) Comptes rendus 1912 S. 197ff. Auf dem Vorgebirge außerhalb der Mauern liegen die Fundamente eines runden Turmes, vielleicht eines späteren Leuchtturmes, Baker-Penroyre a. a. O. S. 205.

[4]) Ueber Korkyra s. Bursian II S. 360ff. B. Schmidt, Korkyräische Studien, 1890. Ders. Jahrb. f. Phil. 145 S. 313 u. Rhein. Mus. 1898 S. 477ff. Riemann, Les îles ioniennes 1879, I. Partsch, Pet. Mitt. Erg. Heft. 1887. Bull. corr. hell. 1891 S. 1ff. Neue Jahrb. 1910 S. 296. Prakt. 1911 S. 164. Arch. Anz. 1911 S. 135ff. 1913 S. 108. Pläne nach der Br. A. C. 1450 bei Schmidt, Studien u. Bull. corr. hell. a. a. O. S. 3.

[5]) Vgl. Partsch a. a. O. S. 65. Schmidt, Studien S. 22. Thuk. III, 72 zeigt einwandfrei, daß dies der Hyllaikos ist.

gemein angenommen wird[1]), und daß seine zwar verengte, aber immer noch 400 m breite Einfahrt durch Molen abgeschlossen gewesen sei, ist höchst unwahrscheinlich. Von letzteren hat sich nichts gefunden. Tatsächlich beruht auch diese nicht näher begründete Behauptung lediglich auf dem Eindruck, der es nahe legt, dies rings von Land umschlossene Becken mit dem geschlossenen antiken Hafen zu identifizieren. Da sich die Stadt nach Ausweis der Quellen (besonders Xenophon, Hell VI, 2, 3 ff.) und der Nekropole niemals über den Isthmus ausgedehnt hat, lag nur das östliche Ufer des Hyllaikos, ähnlich wie das des großen Hafens in Syrakus, in der Stadt. Freilich war das Becken im Altertum ausgedehnter und wohl auch tiefer als heute, wo es eine ganz seichte Lagune ist. Aber es ist immer, vielleicht zum Teil, weil es nicht so unmittelbar an der großen Verkehrsstraße gelegen war, mehr noch aber wegen seiner geringen Tiefe, der unwichtigere Hafen gewesen. Im 5. Jahrh. dehnten sich an seinen Ufern die Stadtteile der armen Bevölkerung aus (Thuk. III, 72). Der zweite und hauptsächliche Hafen der Stadt hieß im Altertum Alkinooshafen[2]). Er lag günstiger für den Verkehr als jener. Andererseits bedurfte er sicherlich eines künstlichen Schutzes durch Molen, jedenfalls im Osten in der Nähe der Nordostspitze des Stadtkaps[3]). Allerdings schnitt im Altertum die Bucht hier tiefer ein und reduzierte den Uferraum im Südosten vor dem Nordende des Hügelzuges auf einen ganz schmalen Streifen[4]). Aber dadurch wurde zugleich der diesem Stadtteil zur Verfügung stehende Raum sehr beschränkt, denn anzunehmen, daß sich der eigentliche Stadthafen nördlich längs des Isthmus ausgedehnt habe, verbietet die dort bis zum Ufer reichende Nekropole[5]). Als eigentliches Stadthafengebiet kann immer nur der Südteil bei der Stadt selbst in Betracht gekommen sein. Der dort zur Verfügung stehende Uferraum betrug nach Ausweis der Pläne nicht viel mehr als 600 m. Auf ihm haben im 5. Jahrhundert sowohl das Emporion mit den großen, reichen Handelsgebäuden, wie das Neorion gelegen (Thuk. III, 72 u. 74). Von der Verteilung dieser beiden Plätze und ihrer Ausgestaltung im einzelnen wird noch zu reden sein. Nur so viel sei hier voraus bemerkt, daß das Neorion den östlichen Teil dieses Gebietes am Nordfuße des Hügelzuges eingenommen haben muß. Während die übrige Überlieferung (neben den schon genannten Quellen Schol. ad. Apoll. IV, 983. Eusth. in Dionys. 492 = GGM. II, 310. Schol. ad. Dionys. 493 = GGM. II, 450) Korkyra nur mit zwei Häfen ausstattet, nennt Ps.-Skylax

---

[1]) Partsch a. a. O. S. 65. Riemann a. a. O. S. 13. Schmidt, Studien S. 23.

[2]) Der Name tritt zuerst bei Apoll. Rhod. IV, 1125 auf. Freilich gab es schon im 5. Jahrhundert ein Heiligtum des Alkinoos (Thuk. III, 70). Über die sehr alte Identifizierung von Korkyra mit Scheria s. Wilamowitz, Homerische Untersuchungen S. 172 ff. und jetzt Ilias und Homer S. 501 ff.

[3]) Partsch a. a. O. S. 65.

[4]) Jahrb. f. Phil. a. a. O.

[5]) Ungeheuerlich ist es, wenn Schmidt das Emporion nördlich von der Nekropole ansetzt.

deren 3, darunter einen kleistos. Wir werden von vornherein annehmen dürfen, daß dieser mit dem das Neorion enthaltenden identisch ist, der, wie wir sahen, ohnedies Molenschutz gehabt haben muß. Wenn man sich klar macht, daß ein solcher einst vorhanden war, entfällt der letzte Grund den geschlossenen Hafen im Hyllaikos zu suchen. Daß das Neorion geschützt lag, geht aus der Erzählung des Thukydides klar hervor, da es wohl von der Stadt, niemals aber von der See aus bedroht wird. Eine weitere Frage ist, wo der dritte Hafen des Ps.-Skylax zu suchen ist. Die geläufige Ansetzung desselben in einer Entfernung von 1 1/2 km von der Stadt, nördlich von dem Kap, das jetzt die Zitadelle trägt[1]), wird durch die Ausdrucksweise des Ps.-Skylax, der ausdrücklich hervorhebt, daß die drei Häfen Stadthäfen sind[2]), ausgeschlossen. Es ist aber noch zu bedenken, daß die Nennung des dritten Hafens bei ihm zugleich mit der einzigen Erwähnung des einbezogenen auftritt. So bietet sich die einfache Lösung, die uns nach dem Bilde, das wir in Thasos kennen lernten, nicht mehr befremden kann, daß das Hafengebiet nördlich der Stadt wie dort in einen geschlossenen und in einen außerhalb der Mauern liegenden Teil zerfiel.

Eine besondere Abwandlung des Doppelhafensystems scheint im cyprischen Salamis vorgelegen zu haben, wo die noch in schwachen Resten erkennbare Stadtanlage (s. unsern Plan XVI) jedenfalls das von Isokrates (Euag. 30 u. 47) gepriesene Werk des Euagoras ist[3]). Die Stadt zerfiel in die auf einer Landecke gelegene Oberstadt (a) und die südlich davon am Ufer der jetzt verlandeten Bucht sich ausbreitende Unterstadt (b). Südlich von der Landecke (ungefähr 200 m entfernt) liegt eine kleine Höhe mit vorgelagerten Riffs, die einst eine Insel (c) bildete. Diese lag genau östlich von der vorauszusetzenden Südgrenze der alten Unterstadt. Auf diese Insel zu läuft von N eine Riffkette, die unweit der nördlichen Stadtgrenze vom Ufer ausgeht und nach Annahme der englischen Ausgräber der Rest einer antiken Mole ist. Die Entfernung derselben vom Ufer beträgt nirgends mehr als ca 90 m. So entsteht dort ein etwa 350 m langes und 80—90 m breites Becken; vielleicht enthielt es den Kriegshafen, während der Haupthafen sicherlich durch die Bucht (d) südlich der Hochstadt gebildet wurde[4]).

---

[1]) Bursian a. a. O. S. 361. Riemann a. a. O. S. 13. Partsch a. a. O. S. 65. Schmidt, Studien S. 23.

[2]) *Κατὰ τὴν πόλιν* wie in der Inschrift von Oiantheia s. o. S. 67. Der sonst bei Ps.-Skylax nicht vorkommende Ausdruck dient offenbar der Hervorhebung der drei genannten Häfen als eigentlicher Stadthäfen gegenüber den sonstigen der Insel.

[3]) Engel I S. 91. Roß, Inselreisen IV S. 123. Oberhummer, Cypern S. 124 und Zeitschr. Ges. Erdk. 1892 S. 463. Sakellarios, Kypriaka, 1890, I S. 175. Athen. Mitt. VI S. 192. Rev. Arch. 1885 II S. 348. JHS. 1891, S. 61 mit Plan Pl. V, danach unser Plan. Arch. Jahrb. 1911 S. 215ff. Exc. at Cypros S. 1ff.

[4]) Die englischen Ausgräber wollten einen zweiten Hafen südlich der von uns als ehemalige Insel angesprochenen Landspitze annehmen. Aber abgesehen von der völlig losgelösten Lage desselben widerspricht das der Überlieferung.

Eine Mole wird dort die Stadtmauer zur Insel geleitet haben, die mit der andern auf der Riffkette im N den geschlossenen Hafen, den Ps.-Skylax (103) nennt und der immer nur in der Einzahl genannt wird (auch Diod. XX, 50,1 und S. M. M. 304), bildete; dieser umschloß also hier die beiden im Osten und Süden des Stadtkaps gelegenen Buchten gemeinsam[1]).

Aehnlich wie Syrakus, Halikarnaß und Salamis verdankt auch Eretria einer jüngeren Tyrannis einen neue Stadtplan und damit Hand in Hand die Anlage neuer Kunsthäfen[2]). Die archaische Zeit hatte hier den nur einseitig gegebenen Naturschutz der vor der Stadt liegenden Bucht durch den Ausbau der gewaltigen Mole im Westen, die aber ohne jeden Zusammenhang mit der eigentlichen Stadt war, vervollkommnet (s. o. S. 51 ff. und unsern Plan II a). Der klassischen Epoche blieb es vorbehalten, innerhalb der so geschaffenen künstlichen Bai Stadthäfen im engeren Sinne, wie sie sie forderte, anzulegen[3]). Das Stadtgebiet wurde damals von einem bis ans Meer reichenden Kyklos umfaßt. An seiner Südostecke schnitt scheinbar eine tiefe schlauchartige Bucht (b) ein, westlich von den Sümpfen, die es hier begrenzten. Sie wurde von der von N kommenden östlichen Stadtmauer eingeschlossen, die aber auch auf ihrer Westseite, hier vielleicht dem zum Quai ausgebauten Ufer folgend, in dreimal rechtwinklig gebrochenem Zuge entlang lief; so war dieser östlichste Teil des alten Stadthafens nicht im eigentlichen Sinne einbezogen, sondern vielmehr durch eine besondere Befestigungsmauer an den Kyklos angeschlossen[4]). Ein geschlossener Hafen ist uns für Eretria auch nicht bezeugt. In der Mitte des Hafengebietes tritt dann die Mauer noch einmal zurück und läuft in einem Abstand von etwa 100 m vom Ufer entfernt, zu diesem parallel. Am Westende des Stadtgebietes biegt sie wieder rechtwinklig nach Süden um und verläuft bis ans Ufer. Dann begleitet sie dieses ein kleines Stück (150 m) weit bis zur westlichen Stadtgrenze. Wo sie diese trifft, steht an der Südwestecke der Stadt ein großer runder Turm hart am Ufer (7,60 m

---

[1]) Wo lag die Königsburg des Euagoras (Isokr. a. a. O. 30)? Etwa auf dem Hügel am Ostrand der Oberstadt, wo sie dann, wie in Syrakus und Halikarnaß, den schmalen Nordteil des Hafens beherrscht hätte? Die in diesem vorhandenen Quaireste (JHS a. a. O.) gehören anscheinend erst später Zeit an.

[2]) Prakt. 1899 S. 35.

[3]) Ueber Eretria Ulrichs II S. 250 u. Rhein. Mus. 1847 S. 513. Bursian, Ber. d. Sächs. Ges. 1859 S. 127 ff. Ders. II S. 418. Rangabé. Arch. miss. scient. III S. 203. Heinze, De rebus Eretriensium, Diss. Göttingen 1869. Lolling, Athen. Mitt. X S. 353 Anm. 2 Geyer, Die Insel Euböa I 1903, S. 55. Pap. Am. Sc. Ath. VI S. 106 ff. mit Plan. Am. Journ. Arch. VII S. 237 ff. Philippson RE u. d. W. mit Plan. Georgiades Pl. III. Ders. Congrès d' Athènes 1905 S. 301 u. Ephem. arch. 1913 S. 214. IG XII, 9 S. 162 mit Plan nach Georgiades. Die Pläne von G. und den Amerikanern weichen erheblich voneinander ab. Doch verdient der letztere entschieden den Vorzug. G.'s. Kommentare sind wenig klärend und nehmen auf die Arbeit der Amerikaner keinerlei Rücksicht.

[4]) Man vergleiche dazu etwa das auf einer Mole vorgeschobene Fort in Herakleia am Latmos, das freilich nicht den eigentlichen Hafen, sondern nur die Zufahrt flankierte (s. d. im Katalog).

Durchmesser)[1]. Von ihm aus läuft eine Mole aus Quaderwerk mit Verklammerung, rechtwinklig zum Ufer und zur Stadtmauer ansetzend, gradlinig südostwärts, um dann im rechten Winkel umzubiegen und parallel zur Stadtmauer weiterzulaufen (c). Vor dieser wird so hier im südwestlichen Teil ein kleines rechteckiges Bassin gebildet, in dessen Innerem ein Quai aus Quaderwerk[2]) vor der Stadtmauer liegt. So ergibt sich hier eine Unterteilung in gewissermaßen drei Einzelteile: im Osten ein kleines, besonders befestigtes Becken (b), dem ein zweites noch kleineres im Westen (c) entspricht, dazwischen, vor der ein Emporion freilassenden Stadtmauer, der Haupthafenteil im Zentrum. Der große Rundturm, der die Westgrenze bildet, erinnert an den Archontenturm in Chios (s. o. S. 82). Auch hier ist wieder in der gradlinigen Führung der Mauern und Molen dasselbe Streben nach Regelmäßigkeit erkennbar wie in Thasos, aber ebensowenig kommt es zu einer leicht übersehbaren, geschlossenen Anlage in Form einer eindeutigen geometrischen Figur.

Verhältnismäßig selten ist der Fall, daß mehrere vorhandene Häfen in den Mauerring einbezogen werden. Nur Städte, deren Seemacht eine Verteidigung der Hafeneinfahrten leicht gestattete, haben diese Gefährdung auf sich genommen. In Kyzikos hat eine neue Blüteperiode nach Erlangung der Autonomie um die Mitte des 4. Jahrhunderts zu einer großzügigen Stadterneuerung geführt. Wir sahen, daß in der älteren Zeit keine Durchfahrtsmöglichkeit durch den Isthmus, der die Stadt mit dem Lande verband, bestanden hat (s. o. S. 63 ff. mit Anm. 5 und unsern Plan XI). Eine Ueberlieferung, die zwar mißverstanden und mißverständlich ist (Plin. N. H. V. 14), besagt doch soviel, daß eine Verbindung zwischen Insel und Land zur Zeit Alexanders hergestellt worden ist. Diese setzt die vorherige Durchstechung des Isthmus voraus. Sie wird gleichzeitig mit der Neuanlage der Stadt stattgefunden haben, wodurch diese zwischen das Jahr der Autonomieerklärung von Kyzikos (362) und Alexander datiert wird. Neu-Kyzikos hat wie die alte Stadt zwei Häfen im Westen und Osten, Chytos und Threkios, die nun durch einen Kanal in Verbindung stehen. Sie haben im ganzen symmetrische Gestalt, indem sie im Osten, bzw. Westen und Norden, vom Lande umschlossen sind, auf den beiden anderen Seiten aber durch Molen geschützt wurden. Am Ufer beider Häfen ist die Stadtmauer nicht nachgewiesen, sie verlief also doch wohl auf den Molen, so daß jene in den Mauerring einbezogen waren. Daß das tatsächlich der Fall war, bezeugt die spätere Ueberlieferung (Strabo C 575)[3]. Die Molenzüge sind scheinbar im wesentlichen gradlinig verlaufen und

---

[1]) S. Georgiades fig. 2 u. Ephem. arch. a. a. O. S. 214.

[2]) Georgiades fig. 4. Quaderfuttermauer mit Füllwerk 1,10 m über dem Meere. Auch weiter westlich zwischen der Stadt und der alten Mole gibt G. im Plan Quaireste, die sonst nirgends erwähnt werden, an.

[3]) Vom Westhafen ist nur der Zug der Ostmole zum Teil bekannt. Da aber die südliche Stadtmauer hier geradewegs auf deren Spitze zuläuft, muß in ihrer Flucht eine südliche Mole vorausgesetzt werden. Im Osthafen ist nur die östliche Mole zum Teil festgestellt. Auf der Südmole scheint jetzt ein

erreichten eine Länge bis zu etwa 500 m[1]). Nur die Westmole des Chytos machte, vielleicht dem archaischen Molenzug folgend, wohl eine stumpfwinklige Biegung.

Vor allem aber findet sich diese reichste Ausgestaltung der eingeschlossenen Häfen im Piraeus, dessen Gesamtanlage doch jedenfalls in allen wesentlichen Zügen auf das 5. Jahrhundert zurückgeht, wenn auch das Erhaltene zum größten Teil der Epoche des Konon entstammt[2]). Zwar scheint es, daß die ersten Pläne des Themistokles noch nicht jene spätere Konzentration in den drei im Mauerring gelegenen Häfen Kantharos, Zea und Munichia gehabt haben. Denn darüber daß zunächst noch im Osten die alte Scala von Phaleron vom Verkehr weiter benützt worden ist, kann kein Zweifel herrschen (s. o. S. 19ff.). Sie lag außerhalb des Piraeusringes. Aber auch im Westen griff dieser anscheinend ursprünglich weiter aus und umzog hier die dem Kantharos vorgelagerte Bucht von Krommydaru (s. Plan XII), so daß diese für die älteste Zeit als 5. aber außerhalb des Mauerringes gelegener Hafen anzusehen ist[3]). Später ist dann die alte Phaleronrhede sowohl wie diese westliche Außenbucht aufgegeben, so daß wir nicht einmal ihren Namen kennen, und der ganze Verkehr in den drei geschlossenen Häfen gesammelt

---

später Mauerzug zu liegen (Hassluck S. 9). Auch sie setzte die südliche Stadtmauer, in gradliniger Flucht auf das Ende der Ostmole gerichtet, fort. Weiteres, insbesondere über den angeblichen Hafen Panhormos s. im Katalog.

[1]) Der bei Appian, Mithr. 75 genannte Hafen, dessen Einfahrt durch ein Kleithron verschlossen ist, muß im Mauerring liegen, denn die Kuh, die dort unter dem Kleithron hindurchschwimmt, läuft direkt in die Stadt. Dasselbe Bild ergibt auch der Angriff des Mithridates zur See (73, ff). Die Maschinen werden dort zum Angriff gegen die Häfen gebaut. Gekämpft wird aber dann nur um den Besitz der Mauer, die auf den Molen gelaufen sein muß. Daß der Euripos damals schiffbar war, wird durch Plutarch, Luc. 9 ebenso bezeugt, wie, daß eine einzige schmale Brücke über ihn führte durch Front. III, 13, 6 (vgl. Sallust III, 30). Die Molen müssen zugleich als Quais gedient haben, denn sonst wäre kein Raum bei der Riesenzahl von 200 Schiffshäusern, die Strabon sah. Noch auf eine Unstimmigkeit in den geläufigen Interpretationen der Mithridates-Belagerung sei hingewiesen. M. besetzt von Anfang der Belagerung an die auf dem Lande gelegene Vorstadt am Abhang des Adrasteionberges. Hätte er sie wieder aufgegeben, wäre damit tatsächlich die Zernierung der Stadt hinfällig geworden. Die Interpreten werfen einmütig das Adrasteion mit dem von Lucullus besetzten Berg zusammen, der wegen seiner, die Zufahrtsstraße beherrschenden Lage anfangs auch von M. besetzt worden war, aber nur mit einem Vorposten. Letzterer lag weiter östlich zwischen dem Dorf Threkia (Machnum Köi?) und dem daskylitischen See. Der von Lucullus ausgeschickte Soldat muß 7000 Schritt bis zur Stadt schwimmen, das führt in die Gegend von Panderma (Front. III, 13, 6).

[2]) Ueber den Piraeus s. Judeich a. a. O. S. 134 ff., 375 ff. und dort die ältere Literatur. Ferner Wilcken, Die Periegese von Hawara in den Genethliaka f. C. Robert, auch Noack Athen. Mitt. 1908, S. 37. Auf die vielen Einzelprobleme, die die Topographie der Häfen noch immer bietet, kann hier nicht eingegangen werden. Ueber das Neorion und Emporion s. im nächsten Abschnitt.

[3]) S. Judeich, Plan 3 u. S. 136. Des Thuk. Worte (I, 93) von den drei natürlichen Hafenbuchten des Piraeus entsprechen der späteren tatsächlichen Beschränkung des Verkehrs auf diese. Die in der Aufgabe der Bucht von Krommydaru zutage liegende spätere Konzentration zeigt sich auch in der Ausschließung des Kophos limen.

worden. Von dem besonders fein ausgebauten Schutzsystem an den Einfahrten ist schon die Rede gewesen (s. o. S. 73 ff.). Athen stellt in dieser Steigerung des Systems der geschlossenen Häfen die letzte Konsequenz dieses Typus dar. Das vermögen wir noch bei einer Einreihung in den großen Zusammenhang zu erkennen.

Wie Athen die höchste Steigerung des griechischen Systems der Sammlung der Häfen durch die Einbeziehung in den Stadtkörper darstellt, so fehlt es auch nicht an einem Gegenbild scheinbar willkürlicher Verstreuung losgelöster Einzelanlagen, das zwar auch noch im griechischen Kulturgebiet, aber doch unter fremder Führung geschaffen wurde. Das ist das im Jahre 362 von Tachos, dem Nachfolger des persischen Admirals Glos, als Stützpunkt seiner aufständischen Flotte angelegte Leukai vor der Hermosmündung (s. Abb. 3)[1]. Ob der eigentliche Stadthügel, von dessen Lage in weislich glänzender Salzlagunenumgebung die Stadt den Namen erhielt, damals noch eine

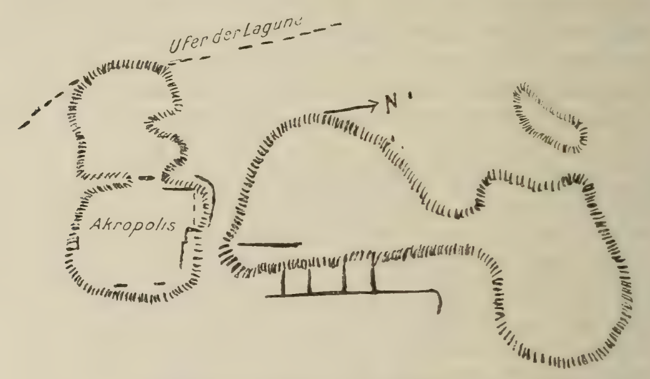


Abb. 3. Leukai (nach Denkschr. d. Wiener Akademie 1910).

Insel war, wissen wir nicht. Er besteht aus zwei Kuppen, auf deren östlicher die Akropolis rings ummauert liegt. Bewohnt war auch der schmale Isthmus, der beide trennt und an dessen Nord- und Südseite je eine kleine, tiefe und künstlich ausgebaute Hafenbucht einschneidet, die bereits außerhalb des Befestigungsringes liegt. Die Quaianlagen der nördlichen dieser Buchten dehnen sich auch in die anschließende Wasserstraße zwischen der Akropolis und einer zweiten nördlichen Hügelgruppe aus. Damit noch nicht genug, finden sich Reste weiterer Hafenanlagen einmal in einer kleinen Nordbucht des westlichen Stadthügels, dann aber riesige Quais längs der Ostseite der vorgenannten nördlichen Hügelgruppe. So entwickelt sich hier ein ganzes System locker verteilter Anlagen, die

[1]) Plin N. H. V, 119. Diod. XV, 18. Strabo C 646. Mela I ,89. Ps.-Skylax 98 nennt wider seine Gewohnheit Häfen ohne Zahlangabe, was trefflich zu der geschilderten Lage paßt. S. Judeich, Kleinasiatische Studien, 1892, S. 190. Sayce JHS III, S. 219. Vor allen Denkschriften der Wiener Akademie 1910, S. 91 ff. mit Plan Abb. 89, cf. auch Brit. Admiral. Chart. 1645.

sich freigelöst weithin den Uferstrecken anpassen, ein System, das im starken Gegensatz zu den bekannten griechischen Hafenanlagen der klassischen Zeit steht nnd wie ein Vorbote der hellenistisch-römischen von Delos wirkt.

Das mannigfaltige Bild, das so die Hafenanlagen der klassischen Zeit ergeben, zeigt diese doch in einer Einheit gegenüber den vorgehenden und folgenden Perioden. Es ist bezeichnet durch das Vorherrschen des geschlossenen Hafens, den man überall zur Anwendung bringt, wo irgend die Verhältnisse es erlauben. Vielfach ist dabei eine Differenzierung und Abstufung nach Wert und Bedeutung einzelner Becken erfolgt. An die Stelle der archaischen Molen, die in den meisten Fällen wie weitergewachsene Vorgebirge wirkten, und jedenfalls in der älteren Zeit, ausschließlich den Kampf mit der Naturgewalt aufzunehmen berufen waren, sind nun überall Werke getreten, die auch ihre eigene fortifikatorische Bedeutung haben. Wo dies nicht der Fall war, hat man die zum Schutz gegen die Brandung dienenden Molen auch zugleich zu Mitteln des friedlichen Verkehrs ausgebaut. Unverkennbar war schon in der Führung der Molenzüge vielfach ein gewisses Streben nach Regelmäßigkeit, das aber niemals über Aufteilung in einzelne gradlinige Abschnitte und rechtwinkelige Brechungen hinausgeht. Rundformen fehlen ganz. Ueberall ist noch die starke Verwachsenheit mit dem Boden zu spüren. Wo es irgend möglich ist, setzen die Molen an natürliche Landvorsprünge an. Daneben fehlt es freilich nicht — auch dies wieder ein Unterschied gegen die älteren archaischen Werke — an Beispielen einer Bauweise rein mit künstlichen Mitteln am ungeschützten Strande. Bezeichnend ist, daß in solchen Fällen der durch die natürlichen Verhältnisse des Bodens und die Bedingungen der antiken Segelschiffahrt tief im griechischen Bewußtsein eingewurzelte Gedanke, daß ein richtiger Hafen aus mehreren getrennten Bassins bestehen müsse, seinen Ausdruck gefunden hat. Diese Anlage der künstlichen Doppelhäfen ist ein charakteristisches Element der griechischen Welt. Mehrere nach verschiedenen Windrichtungen geöffnete Einfahrten zu erhalten, war auch auf andere Weise in einem einheitlichen Becken durch Vorlegung eines Wellenbrechers zwischen zwei Molenenden möglich. Das haben aber erst die Römer getan.

Was die Abmessungen der Molen betrifft, so zeigt sich gegenüber der archaischen Epoche in den Längenmaßen keine Steigerung. Die größten Molen der Zeit (in Kyzikos) erreichen mit einer Länge von 4—500 m kaum die größten bekannten Beispiele der älterarchaischen Zeit (s. Eretria o. S. 51 und Histiäa S. 52). Dagegen weisen sie in vielen Fällen zum Zwecke der Benutzbarkeit als Quai stattliche Breiten auf[1]). Natürlich ist es, daß sowohl diese Nutzbarmachung der Molen wie die häufige Führung von Stadtmauern auf

---

[1]) Mytilene 7,60 u. 8,50 m. Eresos 17 m. Anthedon 12 m. Dagegen erklären sich die geringen Breiten in Thasos (4 m) und Athen (Munichia 5 m, s. von Alten im Text zu den Karten von Attika I, S. 13. Zea: Grazer, Philologus XXXI S. 44, 3 m) dadurch, daß hier die Molen nur die Stadtmauern trugen.

ihnen eine entwickeltere Konstruktionsweise forderten, als die der losen archaischen Felsschüttungen. Im Gegensatz zu den archaischen Molen kann von denen der klassischen Zeit allgemein gesagt werden, daß sie konstruktiv durchaus die entwickelte Höhe der Mauerbautechnik dieser Epoche erreichen. Freilich sind wir nicht überall so glücklich in der Kenntnis der technischen Einzelheiten, wie es dank der gründlichen Untersuchungen Koldeweys für die lesbischen Hafenbauten der Fall ist. Aber in Uebereinstimmung mit den dort festgestellten Tatsachen findet sich auch sonst überall, wo etwas über die Technik der Molen des 4. und 5. Jahrhunderts bekannt ist, die Verwendung des Quaderwerkes, meist in Gestalt zweier Futtermauern an der Außen- und Innenseite, zwischen denen eine losere Schüttung liegt. In Anthedon ist gewissermaßen ein provinziales Fortleben älterer Bauweise daran zu erkennen, daß hier nur die innere Futtermauer aus Quaderwerk besteht, während die äußere noch durch eine Schüttung großer Felsblöcke vertreten wird. Auch die Fundamente bestehen hier aus unbehauenen Blöcken[1].

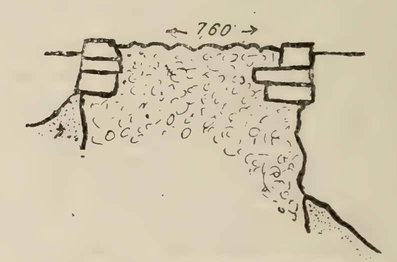


Abb. 4. Mole in Mytilene
(nach Koldewey).

In der Querrichtung laufen, wie in den Stadtmauern, von Zeit zu Zeit durch das Füllwerk Querverstrebungen aus Quadern. Auch in Larymna sind anscheinend solche zwischen zwei Futtermauern aus Quaderwerk (s. o. S. 91, Anm. 2) vorhanden gewesen. Als Grundlage für die Fundamente benutzte man, abgesehen von jener Art der Felsschüttung, mit Vorliebe, wo es möglich war, natürliche Riffs, so bei der Nordmole von Munichia, in Sidon und Eresos. Eine besonders entwickelte Konstruktionsweise zeigen die Molen von Mytilene (s. Abb. 4). Sie sind in Abständen von je etwa 38 m durch Kanäle, deren Breite zwischen 1,55 und 2 m schwankt und die mindestens bis 2 m unter die Wasserfläche herabgeführt sind, in einzelne Abschnitte geteilt[2]. Den Zweck dieser Durchlässe, deren Erbauung durch die vorerwähnten Querriegel nahegelegt wurde, hat Koldewey einleuchtend dahin erklärt, daß sie zur Zirkulation und zum Abfluß des sich sonst bei starken Regenfällen im Hafen

[1]) Ueber Anthedon s. o. S. 77 ff. Die Mole bei Georgiades fig. 1 u. 3.
[2]) S. Koldewey a. a. O. S. 7 mit Abb. S. 6 und Taf. III.

stauenden Wassers dienten. Vielleicht wurden sie auch gelegentlich zur Durchfahrt für Boote benützt. Ob diese bedeutsame technische Erfindung auf Lesbos beschränkt blieb, wissen wir nicht. Das Fundament der Molen besteht aus einer Schüttung von einer weißen Kalkmörtelmasse, die wahrscheinlich zur Haltbarkeit im Wasser mit Oel angesetzt war, und Handsteinen mit Erde. Dieses Fundament konnte nur innerhalb eines Rahmenwerks aus Rammpfählen gelegt werden, wie Koldewey mit Recht betont (vgl. Vitruv V, 12). Auch wie weit der Gebrauch von hydraulischem Mörtel, der hier auftritt und für den man später in römischer Zeit mit Vorliebe Puzzolanerde verwendete, singulär ist, ist nicht zu entscheiden. Ueber diesem Fundament, in 2 m Tiefe ansetzend, liegt die eigentliche Mole aus Futtermauern von Trachytquadern (z. T. über 4 Kubikmeter groß) in einfacher Schicht, teils als Emplekton eingreifend, und dazwischen Füllwerk von Kalkmörtel mit Steinen und Erde. Die Quadern sind gelegentlich mit Doppelschwalbenschwanzklammern verbunden. Die Futtermauern fassen

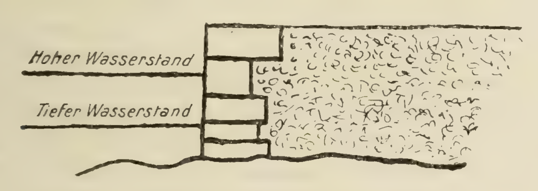


Abb. 5. Quai in Eretria (nach Georgiades).

auch die Kanalseiten ein. Diese entwickelte Technik zeigt jedenfalls, daß wohl ein Teil der von Vitruv a. a. O. (namentlich § 5) gegebenen Erläuterungen[1]) aus älterer griechischer Quelle stammen kann. Zur Konstruktion der Molen stimmt die der Qnais, die auch überall eine Futtermauer aus Quaderwerk an der Front mit Hinterfüllung zeigen (so in Eretria Abb. 5). Hier ist der Gebrauch von Querverstrebungen senkrecht zur vorderen Front besonders häufig (so in Larymna nach Georgiades und in Leukai). Ein massiver Quaderquai mit Holzverklammerung findet sich in Anthedon.

VI.

Die klassische Periode II.

(Neorion und Emporion.)

Die Kriegsmarine der griechischen Stadtstaaten ist in höherem Maße als irgend eine andere ein Gegenstand des allgemeinen Interesses der breitesten Oeffentlickeit gewesen. Ihre größte Entwicklung

[1]) Mit Fazio, Intorno al miglior systema S. 61, Vitruvs Schilderung auf Bogenmolen zu beziehen, geht namentlich, was § 5 betrifft, nicht an. Ausführlich hat über die Vitruv'sche Theorie Dubois in den Mélanges de l'école

geht Hand in Hand mit wachsender Demokratisierung. Die ganze Stadt nahm an ihr Anteil und bei den begrenzten räumlichen Verhältnissen und der geringen Kompliziertheit des technischen Apparates erstreckte er sich naturgemäß bis in alle Einzelheiten. Erst mit der hellenistischen Zeit, insbesondere mit der stärkeren Ausgestaltung der maschinellen Kampfmittel, wird auch die Marine zur Domäne der Fachleute und schließt sich gegen das öffentliche Interesse ab. Noch die Skeuothek des Philon war so angelegt, daß das Publikum in ihr wie in einem Museum passieren und alle Ausrüstungsgegenstände besichtigen konnte. Dagegen waren die Marineanlagen des hellenistischen Rhodos wie vermutlich auch in Alexandreia und Karthago (s. u.) streng von der Oeffentlichkeit abgeschlossen[1].

Ursprünglich ist naturgemäß das Neorion ein Teil des Stadthafens, oder, wenn mehrere existierten, eines derselben. So fanden wir im archaischen Samos Kriegs- und Handelsabteilung in dem einen geschlossenen Hafen vereinigt (s. o. S. 57). Und ähnlich war es im ältesten Syrakus, dessen große Marineanlagen am Ende der archaischen Zeit entstanden sein dürften. Noch vor Gelon sind wohl die Schiffshäuser gebaut worden, die zur Zeit der sicilischen Expedition unter dem Namen „alte Schiffshäuser“ am Ufer des großen Hafens genannt werden (Thuk. VII, 25, 5 ff.). Das eigentliche Neorion lag damals schon am kleinen Hafen (s. Plan VII) und ist jedenfalls von Gelon selbst geschaffen worden[2]. Er hatte 200 Trieren (Her. VII, 158). Natürlich gab es dafür auch die Schiffshäuser. Als Dionysios sich zum Tyrannen machte (Diod. XIV, 7, 3), umfaßte das gelonische Neorion am kleinen Hafen 60 Schiffhäuser. Zu Gelons Zeit muß also noch die größere Zahl von 140 Schiffshäusern am großen Hafen gelegen haben. Zur Zeit der sicilischen Expedition hatten die Syrakusaner rund 100 Schiffe[3]. Davon wird damals der größere Teil im eigentlichen Neorion am kleinen Hafen gelegen haben, nämlich 60, die dieses fassen konnte. Der Rest, etwa 40, lag in einem Teil der alten Schiffshäuser am großen Hafen. Dazu paßt das Kräfteverhältnis der bei Thukydides (VII, 22) aus beiden Häfen ausfahrenden Schiffe. Aus dem kleinen kommen 43, aus dem großen 35. Damals also nahmen die Arsenalanlagen in Syrakus noch Teile beider Häfen ein. Und von einer Differenzierung von Kriegs- und Handelshafen ist nicht die Rede. Eine solche bahnt sich mit dem Regierungs-

---

française d'Athènes XXII S. 439 ff. gehandelt, im wesentlichen richtig. Wo bei Vitruv der Gebrauch von Puzzolanmörtel gefordert ist (§ 2—4), kann natürlich keine griechische Quelle zugrunde liegen, wohl aber in § 5. Weiteres s. unten, Kapitel VIII.

[1]) Auf diesen Unterschied hat schon Wachsmuth (Stadt Athen II, 57) hingewiesen, ohne dem Zeitabstande Rechnung zu tragen.

[2]) Thuk. VII, 22. Statt *καὶ τὸ νεώριον, καινὸν νεώριον* zu schreiben, wie Schubring (Rhein. Mus. NF XX, 22) wollte, liegt kein Grund vor. Das eigentliche Neorion, das außer den Schiffshäusern auch noch Skeuothek usw. enthält, liegt am kleinen Hafen.

[3]) S. darüber Schubring a. a. O. S. 23.

antritt des älteren Dionysios an, indem dieser das gelonische Neorion am kleinen Hafen mit seinen 60 Schiffshäusern in die neugebaute Akropolis durch eine besondere Befestigung einbezog. So entstand ein gesondertes Becken im kleinen Hafen, das durch eigne Molen mit einer schmalen und verschließbaren Durchfahrt für nur je ein Schiff abgeteilt wurde (Diod. XIV, 7, 3). Hier wird also ein Teil des Neorions, eben nur die am kleinen Hafen gelegenen Schiffshäuser, zum Königshafen. Auch damit stellt die jüngere Tyrannis bereits einen Vorläufer hellenistischer Bildungen dar. Die nächste Stufe in Syrakus, die mit den großen Hafenanlagen des Dionysios im Jahre 404 erreicht wird (Diod. XIV, 42), zeigt ein Weitergehen dieser Differenzierung in Kriegs- und Handelshafen, indem von nun an der ganze kleine Hafen dem Neorion vorbehalten ist. Dionysios fand damals noch 150 alte Schiffshäuser vor, davon 60, wie wir sahen, im kleinen Hafen; also waren die übrigen 90, die damals noch übriggebliebenen Schiffshäuser der gelonischen Zeit am großen Hafen, von denen während des peloponnesischen Krieges nur etwa 40 in Gebrauch gewesen waren. Dazu stimmt, daß Dionysios noch 110 wiederherstellungsfähige Schiffe vorfand. Er baut dazu mehr als 200 neue. Für ihre Unterbringung waren außer den durch die vorgefundenen Schiffe bereits besetzten 60 Schiffshäusern des kleinen Hafens und 50 im großen noch 40 weitere in diesem vorhanden. Der Rest von 160 Schiffshäusern mußte neugebaut werden. Es ist bezeichnend, daß diese sämtlich in den kleinen Hafen verlegt werden, der nun, rings von Schiffshäusern umkränzt, keine weitere Aufgabe mehr hat, als die als Neorion zu dienen[1]). Trotzdem aber bleibt auch noch im großen Hafen neben den Handelsanlagen weiter eine Zahl von Schiffshäusern bestehen.

Nirgends sonst sind wir in der Lage so wie in Syrakus die Aussonderung des Arsenals schrittweise zu verfolgen. Nur für die einzelnen dort hervortretenden Stufen gibt es Analogien. So ist, wie im älteren Syrakus und in Samos, auch in C h i o s das Neorion nichts weiter gewesen als ein Teil des auch dem Handelsverkehr dienenden Hafens. Hier wird uns nämlich von Aeneas Takt. (XI, 3 vgl. o. S. 82), offenbar in topographischer Reihenfolge das Neorion, daran anschließend eine Stoa und endlich der Turm der Archonten genannt. Für das Neorion, das auch Isokrates (Eirene 98) gelegentlich erwähnt, begegnet die Mehrzahl und es ist klar, daß hier nichts weiter darunter verstanden wird als eine Reihe von Schiffshäusern. Nach Strabon (C 645) hatte Chios, vermutlich in hellenistischer Zeit, eine

---

[1]) Aus der Angabe des Diodor wird fälschlich geschlossen (Holm, Schubring u. a.), daß die neugebauten 160 Schiffshäuser für mehr Schiffe Raum gegeben hätten als eben 160, da Diodor bemerkt, daß die meisten von ihnen für zwei Schiffe Platz boten. Doch wird damit nur auf ihre Bauweise (s. u.) Bezug genommen. Die Uebereinstimmung der Zahlen 200 + 110 Schiffe und 160 + 150 Schiffshäuser, beide Male 310, schließt von vorneherein die Möglichkeit, daß die 160 Schiffshäuser für mehr als ebensoviele Schiffe gedient hätten, aus.

Flottenstation[1]) von 80 Schiffen. Die Schiffshäuser dafür würden bei einer Durchschnittsbreite von 6 m einen Uferraum von fast 500 m in Anspruch nehmen. Das ist beinahe die Hälfte des überhaupt zur Verfügung stehenden Platzes[2]). Die Stoa wird darum, wie die Schiffshäuser das Neorion, ihrerseits das Emporion repräsentieren und den Rest des Hafens eingenommen haben.

Angesichts dieses Nebeneinanders von Neorion und Emporion ist es unberechtigt, wenn immer wieder in der topographischen Literatur ohne genügende Anhaltspunkte ein geschlossener Hafen als Kriegshafen schlechthin bezeichnet wird. So ist z. B. in Mytilene nicht zu erweisen, daß der eingeschlossene Südhafen (vgl. o. S. 87 ff.) ausschließlich Kriegshafen gewesen ist. Strabon (C 617) bezeugt auch hier, daß er es jedenfalls in hellenistischer Zeit war und für 50 Schiffe Raum bot. Der für diese Zahl benötigte Uferraum von 300 m stand reichlich zur Verfügung. Andererseits stimmt diese Schiffshäuserzahl auch so gut zu der vorauszusetzenden mytilener Flottengröße der klassischen Zeit (Her. VI, 8 : 70 lesbische Kriegsschiffe, von denen etwa 20—30 auf die anderen Städte entfallen werden), daß die Bestimmung des geschlossenen Hafens als Kriegshafen wohl auch dort wahrscheinlich ist. In anderen Fällen wie in Thasos und auch Eretria ist einstweilen für diese Frage noch keine Entscheidung zu fällen.

Die zweite Etappe der syrakusaner Entwicklung mit der Aussonderung des Neorions, das den ganzen geschlossenen Hafen einnimmt, aber anscheinend hier auf ihn beschränkt bleibt, und ähnlich, wie in Syrakus im Bereiche der Königsburg liegt, findet sich in Halikarnaß (s. o. S. 86 ff.). Auch in Korkyra enthielt wahrscheinlich der geschlossene Hafen ausschließlich das Neorion (s. o. S. 96 ff.); denn bei dem beschränkten Uferraum, der hier überhaupt für die geschlossene und ungeschlossene Abteilung des Alkinooshafens zur Verfügung stand, ist eine andere Lösung kaum möglich. Die Größe der korkyräischen Flotte zur Zeit der höchsten Blüte ist auf etwa 80 Schiffe zu beziffern[3]). Dafür würde ein Uferraum von etwa 480 m gefordert werden. Dann bleiben nur noch ungefähr 150 m westlich des geschlossenen Neorionhafens für das Emporion. Wie eng hier die Verhältnisse waren, zeigt neben der noch zu erwähnenden Inschrift, die uns über Lage und Gestalt des Neorions Aufklärung gibt, vor allem auch die Erzählung des Thukydides (III,

---

[1]) Ursprünglich haben die Worte Naustathmos und Naustathmon nicht ausschließlich militärische Bedeutung (Eurip. Rhes. 136 u. 242. Thuk. III 6. In der archaischen Inschrift von Pyrgos auf Thasos JHS 1909, S. 95, 250 Abb. 17 ff). Die Belege ließen sich mehren und daher kommt auch die gelegentliche Verwendung als Ortsname (z. B. Peripl. Ponti Eux. 22). Aber später ist es fast ausschließlich für Marinestationen gebraucht, so. z. B. bei Diodor (XIII, 96) synonym mit Neorion. Bei Strabon ist die Verbindung von Kriegshafen (τριηρικός) und N. mit Angabe einer Schiffszahl ganz unmißverständlich. Die Herstellung der korrupten Stelle bezüglich Mytilenes nach C 656 für Knidos ist fraglos. Koldeweys Auffassung, daß der geschlossene Trierenhafen und das Naustathmon zwei getrennte Teile seien, ist sprachlich und sachlich gleich unmöglich.

[2]) S. den Plan bei Bürchner in der RE Art. Chios.

[3]) Neue Jahrb. 1910, S. 296.

70 ff), nach der die Oligarchen die Häuser und Mietskasernen rund um den Markt niederbrennen, um ein freies Glacis rings um das Neorion zu schaffen und dessen Inbrandsetzung zu verhüten.

Die stärkste Analogie aber zur zweiten Etappe von Syrakus zeigt wieder Athen. Hier lagen, jedenfalls im 4. Jahrhundert, außer in den beiden ausschließlich als Kriegshäfen dienenden Becken Zea und Munichia auch noch in einen Teil des zugleich den Handelshafen enthaltenden Kantharos Marineanlagen. Wir wissen nicht, wie weit die hier bereits vorliegende Scheidung ursprünglich beabsichtigt war. Die Tatsache, daß am Ufer des Zeahafens ein Grenzstein des staatlichen Anlegeplatzes gefunden worden ist[1]), läßt vermuten, daß auch hier noch, trotzdem die Ufer des Hafens kaum für die Schiffshäuser ausreichten, in der Nähe der Einfahrt eine Skala für den Verkehr des Publikums lag.

Ueber diese Neigung zur Absonderung des Neoriongebiets in einem besonderen Becken, die aber auch nicht zur restlosen Durchführung kommt, ist die klassische Zeit nicht hinausgegangen. Einen Kriegshafen, der als solcher ganz getrennt von der Stadt und vom Epineion angelegt worden wäre, kennen wir nirgends mit Sicherheit. Vielleicht dürfen wir einen solchen allerdings für Sparta vermuten. Die älteren Berichterstatter (Thuk. I, 108, 5. Ps.-Skylax 46) nennen dessen Hafenplatz Gythion lediglich das Neorion der Spartaner ohne eines Ortes Erwähnung zu tun[2]). Doch ist auch hier das Zeugnis des Thukydides gerade äußerst vorsichtig aufzunehmen, denn ebenso wie Gythion nennt er auch Nisaea (II, 93) schlechthin als das Neorion von Megara, während es doch sicher zugleich der Handelshafen gewesen ist. Abgesehen von Gythion sind uns einzelne Flottenstationen aus dem attischen Bereiche bekannt, wie das kleine aus zwei Schiffshäusern bestehende Neorion, das in die Befestigung von Kap Sunion im 5. Jahrhundert einbezogen worden ist[3]). Seine Sicherung machte es hier erforderlich, es nicht in den eigentlichen Hafen, der ohne Verbindung mit dem Festungsring war, sondern in einen kleinen Felseinschnitt an der Westspitze des befestigten Kaps zu verlegen. Es handelt sich offenbar um den Standort einiger hier dauernd zur Verfügung des Kommandanten stationierter Wachtschiffe. Eine geringe Verschiebung des älteren Befestigungsringes nach Norden ermöglichte die Einbeziehung der Anlage in den Mauerring. Nach dem Zeugnis früherer Beschreibungen ist der kleine Kriegshafen auf

---

[1]) Deltion 1892 S. 24. Mit Judeich S. 387 das abgegrenzte Gebiet als Staatshafen zu übersetzen, halte ich für bedenklich. Die ganze Bucht von Zea konnte doch nicht als Hormos bezeichnet werden. Die Analogie bieten die Grenzsteine des Hormos der Passagierschiffe im Emporion, wo statt Ankergrund (Judeich S. 393) richtiger Anlegefläche zu übersetzen wäre. S. auch unten.

[2]) Ueber Gythion s. o. S. 83 ff. Nach Diodor XI, 84, 6, der wohl auf Ephoros zurückgeht, wäre allerdings eine Polis vorhanden gewesen.

[3]) Thuk. VIII, 4. Arch. miss. scient. 1866 S. 55 ff. Milchhöfer im Text zu den Karten von Attika II S. 29 ff. Hitzig-Blümner u. Frazer zu Pausanias I, 1 Prakt. 1899 S. 100, 1900 S. 52, 1903 S. 13, 1907 S. 103, 1909 S. 117. Ephem. arch. 1900 S. 140 u. 1917 S. 168 ff. Taf. II, Abb. 1.

drei Seiten von Mauern mit Türmen umgeben gewesen und war durch eine Felstreppe von oben her zugänglich. Eine ähnliche kleine Flottenstation darf vielleicht in Thorikos vermutet werden, wo losgelöst von dem eigentlichen Ort ein kleines Fort mit besonderer Molenanlage auf dem Ansatz der den Hafen schützenden Halbinsel liegt[1]. Eine derartige Flottenstation wird auch das attische Fort Budoron (Thuk. II, 93ff.) gewesen sein. Doch lagen dort die Wachtrieren offenbar außerhalb der Umwallung. Aehnlich wie in Sunion liegt auch in Oiniadai das Neorion in einer besonderen Festung, hier der großen Hafenakropole östlich der Einfahrt, und ist gleichfalls eine künstlich ausgearbeitete Ausschachtung einer wohl ursprünglich von Natur vorhandenen Felsnische (s. o. S. 80). Hier ist das Neorion zwar ausgesondert, liegt aber doch an der Einfahrt des Stadthafens[2]. In ähnlicher Weise hat vielleicht in Chersonnesos

---

[1]) Curtius-Kaupert Blatt 16. Dazu Milchhöfer II, S. 26ff.

[2]) Neben der oben S. 80, Anm. 6 genannten Literatur s. über Oiniadai auch Schillbach, Zeitschr. Ges. f. Erdk. 1872, S. 97ff. u. Noack, Arch. Anz. 1897, S. 82. Daß die Schiffshäuser, von denen noch zu reden ist, mit Sicherheit erst im 3. Jahrhundert bestanden, haben die amerikanischen Ausgrabungen ergeben. Aelter als das 4. Jahrhundert können sie nach der Verdübelung der Säulenbasen nicht sein. Ein Teil der Anlagen des Hafenforts an der Südseite, wo der nach Westen hin abfallende Fels durch eine in der Technik durchaus mit der übrigen Stadtmauer übereinstimmende Polygonalmauer in der Flucht der südlichen Mauer des Forts überhöht ist, steht in so enger Verbindung mit dem Neorion, daß sie trotz der technischen Uebereinstimmung jünger als die übrigen Mauern anzusetzen sind und sich diesen nur anpassen. Daß der See Melite im 3. Jahrhundert noch schiffbar war, beweisen die Schiffshäuser. Gegenüber dieser Tatsache und der anderen, daß das tief einschneidende Becken ins Zentrum der Stadt führt, kann man diesen Hafen nicht als versteckten Kriegshafen (Heuzey) betrachten, sondern es ist offenbar der Hafen der Stadt mit dem Neorion an der Einfahrt. Angesichts der Tatsache, daß man das Hafenfort mit dem Neorion wegen seiner Technik für alt erklären zu müssen glaubte, hat man die Schilderung des Polybios vom Mauerbau Philipps im Jahre 219 (IV, 65, 5) dadurch erklären wollen, daß man einen Hafen am Acheloos, $1^1/_2$ km südlich von der Stadt, voraussetzte und die Tätigkeit des Philipp dorthin verlegte (Heuzey). Von vornherein ist dagegen einzuwenden, daß uns ein solcher Hafen nirgends bezeugt ist und daß bei den reißenden Strömungsverhältnissen, infolge deren der Fluß winters weit im Umkreis das Land überschwemmt, die Erbauung von festen Hafenanlagen an seinen Ufern ganz ausgeschlossen ist. Tatsächlich ist der Acheloos im Sommer schiffbar gewesen. Das beweist neben Thukydides' (III, 7) Bericht von der Expedition der Athener ein allerdings korrupter Passus bei Ps.-Skylax (34), der aber auch nichts weiter besagt, als daß man auf dem Acheloos nach Oiniadai herauffahren konnte. Nach Polybios' Bericht zerstört Philipp Paianion und verflößt das Material der Mauern und Häuser auf dem Acheloos nach Oiniadai. Das war natürlich die bequemste Transportmöglichkeit. Die Aetoler befestigen zunächst die Akropolis, trotzdem doch schon vorher Mauern da waren, die nicht erwähnt werden. Es handelt sich also auch hier um Reparaturen. Als Philipp naht, ergreifen sie aber doch die Flucht. Philipp unternimmt dann seinen Zug nach Elaos und kehrt von dort nach Oi. zurück. *ὁ δὲ Φίλιππος συνθεασάμενος τὴν εὐκαιρίαν τοῦ τόπου πρός τε τἆλλα καὶ μάλιστα πρὸς τὰς εἰς Πελοπόννησον διαβάσεις ἐπεβάλετο τειχίζειν τὴν πόλιν. τοὺς γὰρ Οἰνιάδας κεῖσθαι συμβαίνει παρὰ θάλατταν.* Also am Meer, als dessen Einbuchtung damals der Melitesee noch galt. In der ganzen folgenden Beschreibung der Stadt in ihrer günstigen Verkehrslage wird der Acheloos nicht erwähnt: *εἰς ἃ βλέψας τήν τε ἄκραν καθ' αὑτὴν ἠσφαλίσατο καὶ τῷ λιμένι καὶ τοῖς νεωρίοις ὁμοῦ τεῖχος περιβαλὼν ἐνεχείρει ἀνάψαι*

in der Krim das Neorion in enger Beziehung mit einem besonderen Fort gestanden, das auch hier an der Peripherie der Stadt, freilich am inneren Abschluß des Hafengebietes gelegen war[1]).

Erst mit der zunehmenden Aussonderung aus dem Stadtkörper hat sich auch die klare Herausbildung des Neorions zu einem bestimmt umgrenzten, besonderen Gebilde vollzogen. Diese Scheidnug geht Hand in Hand mit der wachsenden Stärke und Vervollkommnung der Kriegsflotten, die als Geschwader von leichten, aber langgebauten und schmalen Ruderschiffen stets nicht nur andere Fahrt-sondern auch andere Landungsbedingungen als die immer schwerer und größer werdenden Segelschiffe gehabt haben. Bei jenen hat sich der alte Gebrauch, die Schiffe auf den Strand zu ziehen, gehalten. Das hat zur Erfindung der Schiffshäuser schon in archaischer Zeit geführt (s. o. S. 57). Ursprünglich wird das Neorion nichts weiter als eine lose Vereinigung solcher Schuppen gewesen sein, die auch später seinen Hauptbestandteil ausgemacht haben. Wie wenig es anfangs ein besonderer, klar faßbarer Bezirk ist, zeigt auch die Tatsache, daß sein Name offenbar erst eine junge Bildung ist, deren Entstehung wir noch erkennen können. Die älteste athenische Verwaltungsbehörde der Kriegsflotte sind die Neoroi[2]), wie Keil mit Recht unter Berufung auf eine Inschrift (IG Sic. 401) aus Messana betont hat, offenbar eine Behörde jonischen Ursprungs. Das sind die Schiffshüter, deren Name von ihrem Wirkungsbereich, eben den Schiffen selbst, stammt. Das Neorion ist ebenso selbstverständlich

---

πρὸς τὴν ἄκραν χρώμενος πρὸς τὴν οἰκοδομίαν ταῖς ἐκ τοῦ Παιανίου παρασκευαῖς. Wir wissen nun, daß die Schiffshäuser kurz vor Ph. noch neueingedeckt worden sind und wahrscheinlich überhaupt nicht viel älter sind. Wenn Polybios also den Hafen und die Werften nennt, so kann man das auf nichts anderes beziehen als auf eben diese Anlagen. Nach alledem scheint es, daß der Plan Philipps überhaupt nicht zur Ausführung gekommen ist und nicht weiter als bis zur Heranschaffung des Materials gedieh. Ph. Absicht also war offenbar das Neorion stärker zu befestigen und außerdem eine direkte Mauerverbindung von ihm zur Akropolis zu schaffen unter Anschluß des weitausgreifenden Kyklos. Der Acheloosbafen ist jedenfalls freie Phantasie. Die von Heuzey festgestellte Mauer, die, von der Südostecke der Stadt ausgehend, ein Stück südwärts zu verfolgen ist und von ihm als lange Mauer zum Acheloosbafen angesprochen wurde, würde, auch wenn das von Ph. verwandte Baumaterial nachgewiesen werden könnte, nicht dafür, sondern für ein anderes Stück von Ph s Befestigung anzusprechen sein. Sie zeigt nach Noacks mündlicher Auskunft eine durchaus unregelmäßige Bauweise und ist undatierbar. Diese aus der Eile des Ph. zu erklären, erscheint unmöglich. Denn sein Plan war doch sich hier eine dauernde Flottenbasis zu schaffen, nicht ein eiligst aufgeführtes Bollwerk gegen Bedrohung.

[1]) Ueber Chersonnesos s. Brandis RE u. d. W. E. von Stern, Klio 1909, 146ff. und Hermes 1915, 175ff. Dragendorff, Arch. Anz. 1897, 5; ebd. 1912, 349; Minns, Scythians and Greeks, 1913, 493ff. m. Plan. Nach freundlicher mündlicher Mitteilung von Th. Wiegand ist eine Mauer zwischen den Türmen an der Seefront des Forts im Süden der Stadt anscheinend nicht vorhanden gewesen.

[2]) Kolbe, De Atheniensium re navali, Berlin 1899, 24, wo richtig betont wird, daß die Epimeloumenoi des Neorions im 5. Jahrhundert nichts weiter als eine Kommission des Rates gewesen sind. S a. Keil, Anonym. Argent. 217 ff. Die bei Hesych genannten Neorophylakes als eine mißverständliche andere Bezeichnung der Neoroi aufzufassen, wie Kolbe a. a. O. will, haben wir kein Recht. Das waren wohl untergeordnete Wächter, die es ja natürlich auch gegeben haben muß.

von ihrer Amtsbezeichnung abzuleiten, wie das Emporion von den Emporoi, das Telonion von den Telonai, das Agoranomion von den Agoranomoi u. a. m. Da die Bezeichnung des Wirkungsbereiches dieser Beamten von ihrem attischen Titel abgeleitet ist, wird den Athenern auch die präzise Ausgestaltung des Neorions als einer besonderen räumlichen Einheit zuzuschreiben sein. Diese Entstehungsweise der Ortsbezeichnung erklärt auch das gelegentliche Schwanken zwischen Mehrzahl und Einzahl, wo bei der ersteren meist eine Summe von Schiffshäusern verstanden wird. Ein begrifflicher Unterschied darf darin nicht gesucht werden[1]).

Den Gegensatz zwischen der ursprünglichen losen Summierung von Schiffshäusern und dem Neorion als einem bestimmten, darüber hinausgehenden Bezirk, fanden wir in Syrakus deutlich, auch dort mit einer zeitlichen Abstufung verbunden (s. o. S. 106, Anm. 2). Was die Schiffshäuser selbst betrifft, die ursprünglich einzelne Schuppen gewesen sein werden, so muß unter dem Zwang der räumlichen Enge schon früh ein einheitliches Ganzes daraus geworden sein. So treten sie uns in den wenigen bekannten Fällen der späteren Zeit entgegen. Von der älteren Gestalt wissen wir leider nichts. Die älteste Notiz betrifft die Bauten des Dionys in Syrakus vom Jahre 404. Wir erfahren, daß damals eine große Zahl von Schiffshäusern so angelegt worden ist, daß je zwei Schiffe in einer architektonischen Einheit zusammengefaßt wurden (Diod. XIV, 42). Da es sich dabei, wie oben ausgeführt worden ist (S. 107, Anm. 1), um eine gleiche Zahl von Schuppen und darin unterzubringenden Schiffen handelt[2]), kann nicht ein Hintereinander, indem etwa zwei Schiffe in einem doppelt langen Schuppen untergebracht waren, gemeint sein, sondern nur ein Nebeneinander, das durch eine gemeinsame Dachkonstruktion zwei Schiffslager vereinigte. Das erstere wäre auch gar keine besondere Erfindung gewesen. Um eine solche aber muß es sich handeln, denn sonst wäre uns dieser, für die antiken Historiker uninteressante Umstand kaum überliefert worden. Dazu paßt trefflich, daß in Platons Märchenstadt ebenfalls Schiffshäuser auftreten, die „innen doppelt" sind (s. o. S. 85, Anm. 2). Das ist ganz deutlich. Von außen wirken sie durch das gemeinsame Satteldach wie eins. Sonst wissen wir von dem Aussehen der Syrakusaner Schiffshäuser nichts. Die Notizen über die erhaltenen Reste sind zu spärlich, um irgend welche Schlüsse zu erlauben[3]). Aber die Erfindung der baulichen Neuerung, deren

---

[1]) Vgl. darüber Judeich S. 396 Anm. 25. Ueber die „Werften" s. u.

[2]) Diese Uebereinstimmung ist so auffällig, daß man sich wohl fragen kann, ob nicht Diodors Quelle die Zahlen für die Schiffsneubauten des Dionysios erst aus der Zahl der natürlich damals noch stehenden Schiffshäuser errechnet hat. Für unsere Frage ist das gleich.

[3]) Cavallari-Holm-Lupus S. 25 ff. Das verhältnismäßig kleine Maß von 2,50 m für die Schuppenbreite, das angegeben wird, ist von Torr (Class. Rev. 1893, S. 376) ohne Autopsie willkürlich als halbe Breite bis zum Kiellager angesprochen worden. Natürlich hat es auch kleine Schiffshäuser gegeben und Vitruvs Forderung (V, 12), daß man diese immer für die größten Schiffe ausreichend bauen sollte, ist gewiß ökonomisch, wo genug Platz vorhanden war.

Vorteile für eine sparsame Bauweise auf der Hand liegen, dürfen wir dem Syrakus Dionysios' I. zuschreiben, in dem auch damals gerade neue große Kriegsschifftypen geschaffen wurden.

Die gleiche Bauweise findet sich stellenweise in den Schiffshäusern des Piraeus angewandt; sie sind für uns die klassischen Vertreter des antiken Schiffshauses durch die Anschauung geworden, die wir den gründlichen Untersuchungen Dörpfelds verdanken [1]. Hier lernen wir auch die für diesen Typus damals üblich gewordene Bezeichnung kennen. Sie heißen *ὁμοτεγεῖς* (CIA II 1054, 5 ff.), d. h. die mit dem gemeinsamen Dach, ein Ausdruck, der ganz unmißverständlich auf die Zusammenfassung zweier Dockräume unter einem Satteldach deutet. Diese Bauweise ist nur im Zeahafen bisher beobachtet und gerade für ihn sind auch inschriftlich die *ὁμοτεγεῖς* bezeugt. Daß dieser Ausdruck vielmehr Schuppen in doppelter Tiefe bezeichne, hat Judeich angenommen, weil bei einer Zugrundelegung des Einheitsmaßes von 6,50 m für die Schiffshausbreite der im Zeahafen zur Verfügung stehende Uferraum um 150 m zu klein wäre für die bezeugten 196 Schiffshäuser [2]. Aber wir sind keineswegs berechtigt, dieses Maß schematisch zugrundezulegen, ebenso wie seine Benützung für die Rekonstruktion der Triere nach wie vor sehr fragwürdig erscheinen muß. Denn da es tatsächlich vielfach in den attischen Häfen beobachtet worden ist, jedenfalls in unbedeutenden Schwankungen und da andererseits die attische Flotte überwiegend aus Trieren bestand, müssen zwar diese Schuppen unter allen Umständen Raum für solche geboten haben. Aber neben den Trieren gab es auch, wenn auch in verhältnismäßig geringer Zahl, Tetreren und Penteren [3], und wir wissen gar nicht, ob nicht die Erbauer der Schiffshäuser den Grundsatz gehabt haben, diese auch für größere Typen ausreichend anzulegen (vgl. S. 112, Anm. 3). Dann aber konnten sehr wohl einzelne Schuppen, wo Raummangel dazu nötigte, auf das erforderliche Mindestmaß reduziert werden, das, wie ich glaube, kleiner gewesen ist als 6,50 m. Auch in Syrakus sind ja kleinere Maße nachgewiesen, und in Karthago werden uns solche noch begegnen.

Die Schiffhäuser mit dem gemeinsamen Dach in Athen also waren offenbar dasselbe wie die innen doppelten in Syrakus [4], die vermutlich dort unter Dionysios erfunden worden sind. Schon die Tatsache, daß unter den attischen Schiffshäusern diese, als eine

---

Wo dies nicht der Fall war, wie am kl. Hafen in Syrakus, mußte man sparsamer sein. Außerdem aber waren die größten Schiffe zur Zeit des Gelon natürlich kleiner als die des Dionysios, unter dem ja neue Größen erst erfunden wurden. Wir wissen ja nicht, ob die festgestellten Reste von den Neubauten des Dionysios stammen, oder von den älteren.

[1]) Prakt. 1885, 63 ff., Abb. 48 a b, danach Judeich S. 385 ff. Dort auch die ältere Literatur.

[2]) S. 384 ff. u. Anm. 12.

[3]) Das hat schon Böckh, Seeurkunden³ 73 ff., betont.

[4]) So richtig schon Wachsmuth, Stadt Athen II S. 71 und Torr, Ancient ships, 1894, der auch bereits auf die angeführte Stelle in Platons Kritias verweist (S. 22).

besondere Gruppe bezeichnet, auftreten, warnt davor auch die sonstigen dort festgestellten Einzelheiten der Schuppen des 4. Jahrhunderts bereits für die des 5. in Anspruch zu nehmen. Wir müssen uns damit abfinden, daß uns einstweilen von dem gesamten Schiffshausbau vor Dionysios nichts bekannt ist. Daß bei seiner Ausgestaltung ursprünglich die Jonier hervorragend beteiligt gewesen sind, macht ihr erstes Auftreten in Samos ebenso wahrscheinlich, wie die Tatsache, daß entsprechend dem jonischen Ursprung der ältesten Verwaltungsbehörde des Neorions, auch für die Schiffshäuser eine besondere jonische Bezeichnung, *νεῶνες*, existierte (Eustat. 1562 ad Od. VI 265, Photios u. d. W.), die durch die attische Bildung *νεώσοικοι* verdrängt worden ist, ebenso wie das „Neorion" die attische Bezeichnung ist.

Was die attischen Schiffshäuser betrifft, die die ältesten uns genauer bekannten sind, so schwankt ihre Breite zwischen 6,25 m (Munichia) und 6,50 m (Zea). Die Längenmaße sind nur in Zea einwandsfrei festgestellt, wo sie etwa 40 m erreichen, während in Munichia die genauer bekannten 37 m lang sind. Sie haben eine gemeinsame, geschlossene Rückwand, in der natürlich in gewissen Abständen Türen gewesen sein müssen. Die Häuser mit dem gemeinsamen Dach in Zea sind außerdem noch gruppenweise vereinigt, indem durchweg die Trennungswände zwischen den Schuppen in Säulenstellungen aufgelöst sind, die nur in größeren Abständen durch abschließende Seitenmauern ersetzt wurden. An der Rückwand befand sich in Munichia anscheinend je ein Prellstein. Eine Steinbahn, die in Zea 3 m breit ist, in Munichia vielleicht schmaler war, läuft in der Mitte der Schuppen in sanfter, gleichmäßiger Senkung zum Strande. Sie bildet das eigentliche Schiffslager[1]. Die einheitliche Zusammenfassung der Schiffshäuser zu einem Ganzen ist durch die Gradlinigkeit der hinteren Abschlüsse, die in Zea scheinbar zusammen ein regelmäßiges Polygon von stumpfen Winkeln gebildet haben, erreicht.

Das Arsenalgebiet aber besteht hier nicht mehr bloß aus den Schiffshäusern. Durch eine besondere Umfassungsmauer, die hinter diesen in wechselndem Abstand läuft und die in Munichia ebenso wie in Zea festgestellt werden konnte, wird es ein vom übrigen Stadtgebiet ausgesonderter Platz. Der ganze Bezirk war in Zea durch ein monumentales Tor zugänglich. In ihm lagen außer Sammelplätzen für die Mannschaften vor allem eine Reihe von Magazinen, die hier in Athen den Namen Skeuotheken führten und unter denen uns der berühmte Bau des Philon dank der wiederaufgefundenen Bauurkunde in allen Einzelheiten bekannt ist. Hervorzuheben ist, daß noch diese Anlagen des 4. Jahrhunderts selbstständige, vom Komplex der Schiffshäuser losgelöste Baukörper sind.

---

[1]) Auf die Einzelheiten, die genugsam erörtert sind, gehe ich hier nicht ein. S. die bei Judeich S. 382 ff. angegebene Literatur. Vgl. auch dazu Ardaillon S. 54 ff.

Eine ganz ähnliche Gesamtanlage können wir für Korkyra erschließen; sie ist uns zwar erst in einer Urkunde des zweiten Jahrhunderts (IG IX, 1 Nr. 692) bezeugt, aber doch jedenfalls in die Blüteperiode des 5. zurückzuführen. In der Urkunde wird ein Prozeß behandelt, den die Stadt gegen den Eigentümer eines am Neorion gelegenen Hauses angestrengt hatte; dieser wurde wegen Beschädigung des Neorions durch die von seinem Grundstück hindurchgeleiteten Abwässer sowie des Daches der Skeuothek durch das aus der Traufe seines Hauses herabfließende Wasser belangt. Das Privathaus muß also landeinwärts vom Neorion und höher als dieses gelegen haben. Das ist aber nur möglich, wenn das Neorion den Ostteil des Hafens einnahm (s. o. S. 97), wo das Nordende des Hügelzuges ans Ufer trat; an seinem Abhang muß hier jenes Privathaus gelegen haben, wo ja früher das jetzt 500 m entfernte Meer erheblich tiefer einschnitt (s. o. S. 97). Ferner geht aus der Inschrift hervor, daß an das Privathaus zunächst die Skeuothek grenzte, die also ähnlich wie in Athen hinter den Schiffshäusern zu denken ist. Wie eng hier in Korkyra die Verhältnisse waren, zeigt die Möglichkeit, daß das Traufwasser jenes Hauses auf das Dach der Skeuothek abgeleitet werden konnte, noch stärker aber, daß das Gericht die Entscheidung zugunsten des Eigentümers fällt, der also das Recht zu einer Ableitung seines Traufwassers auf jenes Dach erhält.

Als wesentliche Bestandteile des Neorions nennt Strabo (C 179) auch in Massalia Schiffshäuser und Hoplothek, die hier ebenfalls noch der klassischen Zeit entstammen werden. Außerdem aber wird es natürlich in Athen und an anderen Orten nicht an Amtsräumen für die leitenden Beamten gefehlt haben, die hier seit dem 4. Jahrhundert, wie die Agoranomen und die Epimileten des Emporions den Titel von ihrem Amtsbereich, dem Neorion, führen (vgl. o. S. 111, Anm. 2).

Außer den attischen Schiffshäusern kennen wir genauer nur die von Oiniadai, die allerdings mit Sicherheit erst dem dritten Jahrhundert zugewiesen werden können, aber andererseits so große Uebereinstimmung mit den attischen in Maßen und Gestalt zeigen, daß man den Abstand von jenen nicht allzu groß annehmen möchte[1]). Bekannt sind uns hier fünf Schuppen, die in eine natürliche Felshöhlung innerhalb des die Hafeneinfahrt flankierenden Forts nach glatter Abarbeitung und Aufhöhung der Felswände eingefügt wurden. Die Herausarbeitung aus dem Felsen ist hier das entscheidende Merkmal. Die Länge der Schuppen beträgt 47 m, die Dachhöhe etwa 7 m, infolgedessen mußte im Westen der hier niedrigere Fels durch eine polygonale Mauer überhöht werden. Die Vereinigung von zwei Schuppen unter einem Satteldach findet sich hier nicht. Aber wie in Athen sind dieselben nicht durch Zwischenmauern sondern durch, hier gleich weite, Säulenstellungen von einander geschieden. Diese stehen im

[1]) Ueber Oiniadai s. o. S. 80 und S. 110. Die Schiffshäuser sind im Am. Journ. Arch. 1904, 227ff. mit Plänen und Rekonstruktionen (pl. IXff.) behandelt worden.

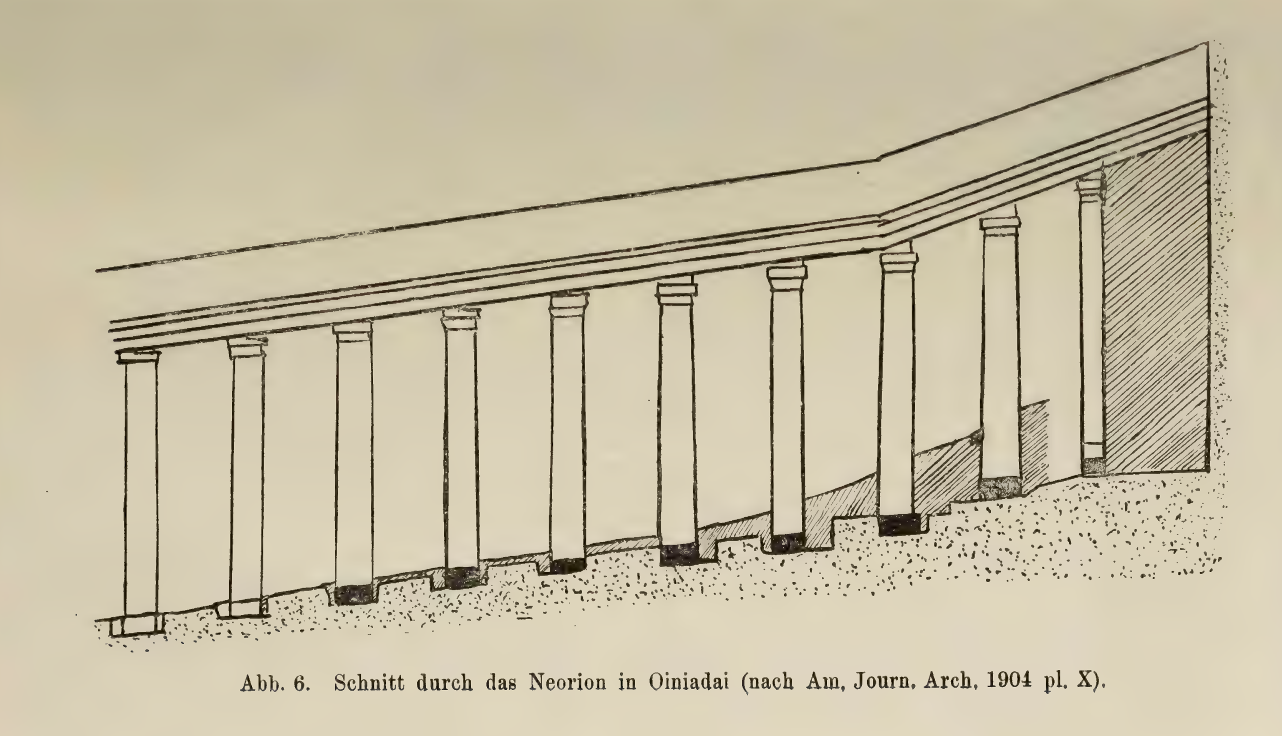


Abb. 6. Schnitt durch das Neorion in Oiniadai (nach Am. Journ. Arch. 1904 pl. X).

unteren, westlichen Teil auf dem Boden auf, im Osten in einer Art vertieftem Gleise, das dadurch entstanden ist, daß die hier nicht wie in Athen aufgemauerte, sondern im Felsen ausgehauene Gleitbahn der Schiffe am inneren Ende in einer Kurve ansteigt (s. Abb. 6). In dieser geschwungenen Form der Gleitbahn liegt offenbar ein Fortschritt gegenüber den in regelmäßigem Gefälle ansteigenden Fundamenten der attischen Schiffshäuser. Denn dies Verfahren hat den Zweck die Bahn dem Schiffskörper stärker anzupassen, wodurch man neben der erleichterten Untersuchung[1]) desselben das erforderliche Stützwerk aus Holz auf ein Minimum reduzieren konnte. Eine solche Krümmung der Bahn war nur im oberen Teil möglich und auch nur dort erforderlich. Das Anlegen der antiken Schiffe erfolgte mit der Prymna. Sie werden wahrscheinlich, jedenfalls hier auf dem Felsboden, wo sich jedes Auflaufen in voller Fahrt verbot und zudem bei der Enge die Möglichkeit dafür fehlte, auch von achtern aufgeschleppt worden sein. Am Bug der Kriegsschiffe aber war der Kiel ohnedies horizontaler gestaltet als am Heck, das also hier oben, über dem geschwungenen Ende der Bahn zu denken ist. Diese Anordnung hatte auch den Vorzug, daß beim Mobilmachen, das doch natürlich schneller gehen mußte als das Hineinschaffen, die Schiffe schon mit dem Bug nach vorne lagen. Die Tieferstellung der Säulen zwischen diesen Schlitten erklärt sich dadurch, daß man ohne Abwandlung in der Säulenhöhe die Führung des Daches gleichmäßig gestalten wollte. Nur im oberen Teil, wo das Aphlaston hoch aufragte, war es nötig das Dach mit einem Knick bei der zweiten Säule von oben etwas steiler zu führen. Das hat man auch hier ohne Veränderung der Säulenhöhe dadurch erreicht, daß die sonst durchweg in viereckige Löcher im Felsboden gestellten Basen auf den gewachsenen Boden aufgesetzt wurden. Daß die Schuppen einzeln überdacht waren, wird, abgesehen von den gleichen Säulenabständen, in allen Reihen auch durch die verschiedene Gestaltung der Pfeiler an der Rückwand erwiesen. Denn von diesen, die wie die Gleitbahn aus dem Fels herausgehauen sind, treten die, jeweils in der mittleren Linie der einzelnen Schuppen gelegenen stärker hervor, als die in der Flucht der seitlichen Säulenreihen, — eine Anordnung, die nur dann einen Sinn hat, wenn die ersteren den Firstbalken trugen (s. Abb. 7). Nach einer allerdings zweifelhaften mündlichen Tradition waren an ihrer Stirnseite Bronzeringe zum Belegen der Schiffstaue angebracht[2]). Zwischen diesen Pfeilern und den gerundeten oberen Abschlüssen der Schiffsbahnen liegen kleine im Fels ausgetiefte Kammern, die nur durch eben solche, zwischen den Pfeilern und dem Ende der Bahnen bzw. der ersten Säule hindurch führende Kommunikationsgänge miteinander in Verbindung gestanden haben. Wände und Boden sind in ihnen roh zugehauen und verputzt, so daß man an Wassertanks denken könnte, wenn sie einen vorderen

---

[1]) Am. Journ. Arch. a. a. O. S. 239.
[2]) Heuzey a. a. O. S. 449.

Abschluß hätten. So wird man eher in ihnen Aufbewahrungsorte für Geräte der einzelnen Schiffe sehen. Irgend eine Holzverkleidung ist mit den Ausgräbern in den Bahnen vorauszusetzen. Diese sind mit den seitlichen Abschrägungen, die zum Festlegen des Schiffes dienten, 3,25 m breit und bei der achten Säule (unten) 0,75 m tief. Diese verfeinerte Ausgestaltung der Schiffsbahnen verrät einen erheblichen Fortschritt gegenüber Athen. Und ein solcher zeigt sich vielleicht auch darin, daß hier die Skeuothek in enger räumlicher und architektonischer Verbindung mit den Schiffshäusern steht, — eine Anordnung, zu der allerdings die Enge des Raumes nötigte. Denn als solche muß doch wohl das sechste Gelaß angesprochen werden, das den nördlichen Abschluß der Reihe bildet. Es ist durch eine besondere

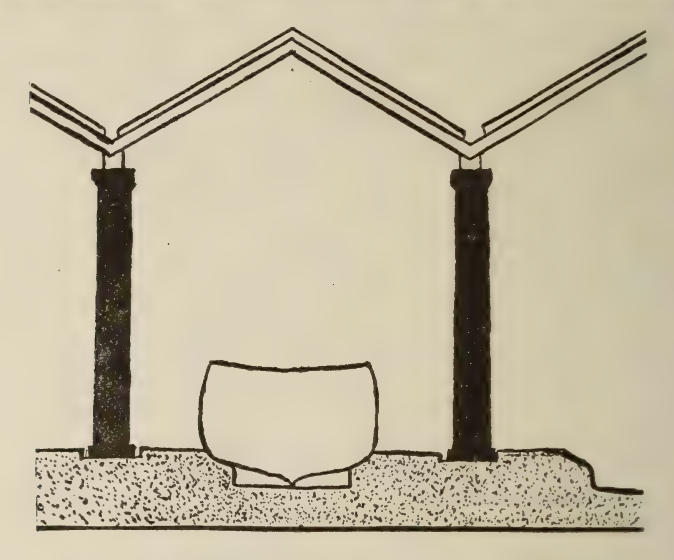


Abb. 7. Querschnitt durch ein Schiffshaus in Oiniadai (nach Am. Journ. Arch. 1904 pl. XI).

Trennungsmauer neben der abschließenden Säulenreihe des anstoßenden Schuppens isoliert, die nur dann einen Sinn hatte, wenn der Oberbau dieses Raumes wesentlich anders als der der Schiffshäuser, d. h. wenn z. B. ein Obergeschoß vorhanden war. Als Bauwerkstätte kann er eben deswegen wie vor allem auch seiner dafür zu geringen Breite halber nicht gelten. In dieser engen Verbindung der Skeuothek mit den Schiffshäusern zeigt sich ein Fortschritt, dessen Vorzüge für die Schnelligkeit einer Mobilmachung klar zutage liegen. Diese Entwicklung führte weiter zu der im hellenistischen Karthago gewählten Anordnung, wo jeweils eine besondere Skeuothek das Obergeschoß eines Schiffshauses einnimmt (s. unten).

Was wir sonst von den Arsenalen der klassischen Zeit wissen, ist allzuwenig. Ein paar Schiffshäuser, die im lesbischen Pyrrha

aufgedeckt sind, zeigen bei einer fast übereinstimmenden Breite (6,50 m) die geringe Länge von 20 m, die erheblich unter das von Athen gewohnte Maß herabgeht, wie dasselbe in Oiniadai noch übertroffen wurde, Schwankungen, die zeigen, wie vorsichtig man in der Verwertung dieser Maße für die antiken Schiffsgrößen sein muß — auch die Schiffshäuser von Sunion scheinen nicht länger als 20 m zu sein[1]) — (vgl. das o. S. 112, Anm. 3 Ausgeführte). In Pyrrha handelt es sich offenbar um einzelne Schuppen, die auf drei Seiten von Quadermauern umgeben waren.

Zumal über die Gestaltung der Werften wissen wir gar nichts. Die Tatsache, daß der Schiffsbau als solcher im klassischen Athen nicht vom Staate in eigenen Werften ausgeführt, sondern an Unternehmer vergeben wird, muß hier besonders betont werden[2]). Dazu paßt, daß uns nirgends bezeugt wird, daß Werften im Neorion gelegen haben[3]). Vielmehr zeigt die Vergebung des Schiffsbaues an private Unternehmer, daß dieser nicht an das Neorion gebunden ist. Es ist sehr wohl möglich, daß die auf der Ostseite der Eetioneia festgestellten Reste von Rampen usw., die leider keine genügende Aufnahme gefunden haben, mit solchen Werften Privater etwas zu tun haben. Aber das Neorion deswegen dorthin auszudehnen, sind wir nicht berechtigt. Natürlich wird man die Schiffe auf draußen oder in großen Schuppen errichteten Helgen und Stapelbahnen gebaut haben[4]). Und es ist sehr wohl möglich, daß solche auch für die Ausführung größerer Reparaturen gelegentlich im Neorion gelegen haben[5]).

---

[1]) Nach dem Plan Ephem. arch. 1917 Taf. 2. Ueber Pyrrha s. o. S. 76, Anm. 3.

[2]) Keil, Anon. Argent. 215. Die beim Neorion angestellten Schiffsbauer haben natürlich die immer nötigen Reparaturen ausgeführt.

[3]) Der bei Arist. Ach. 552 ff. geschilderte Lärm im Neorion kann auch durch das Hämmern bei Reparaturen entstehen. Vgl. über das Verhältnis von Neorion zu Werft Judeich S. 396 mit Anm. 25. Der bestimmte Artikel beweist allerdings, daß das Neorion ein bestimmter Platz ist, aber warum denn eine Werft?

[4]) Die Schiffshäuser waren dafür zu klein. Auch auf dem Campanarelief mit dem Schiffsbau der Argo (Reinach, Répertoire des reliefs III S. 133. Arch. Jahrb. 1913, 87 u. v. Rhoden-Winnefeld, Die antiken Tonreliefs, 1911, S. 12 ff.) liegt das Schiffshaus nur im Hintergrund. Der Bau findet im Freien statt. Auch das Schiffsbaurelief vom Grabmal der Longidiener (Goetz, Ravenna, Leipzig 1901 S. 12. Arch. Jahrb. 1913, 92 ff.) lehrt nichts. Dort liegt das Schiff auf einem Stapel, der anscheinend aus vertikalen Pfählen und Querhölzern mit Kielbettung besteht. Diese hießen vermutlich Tropidia (s. Aßmann bei Baumeister III S. 1600, vgl. auch Breusing, Die Nautik der Alten S. 28 und Cartault, La trière Athénienne, Paris 1881 S. 37.) Da die Holkoi bei Herodot II, 159 und Thukydides III, 15 offenbar Schleppvorrichtungen für den Ueberlandtransport sind, wird man auch bei Herodot II, 154 darunter solche verstehen müssen. Solche Anlagen in Gestalt von Felsgleisen hat Hogarth, Devia Cypria, London 1889, S. 80 am Ansatz der karpasischen Halbinsel gesehen. Sonst heißt Holkos auch der Liegeplatz aufgeschleppter Schiffe (Eurip. Rhes. 146, 673) und dann konsequenterweise auch die Stelle, wo man sie wieder ablaufen läßt (Apoll. Rhod. I, 375, s. auch o. S. 45 Anm. 1 den Holkos in Delos). Mit Werften, wie Breusing a. a. O. meint, hat das nichts zu tun. Vgl. auch Ardaillon S. 51.

[5]) Vielleicht sind das die Psyktrai, die in Zea (s. Judeich S. 387) wie im Kantharos (s. ebd. 392, Anm. 22) festgestellt und jedenfalls zum Kalfatern dienende Plätze gewesen sind. Bei Hesych bezeichnet Psyktra einen Platz zum

Wie das Neorion sich in seiner Entwicklung zu immer stärkerer Umgrenzung und Aussonderung in der historischen Zeit verfolgen läßt, so ist beim Emporion, wir wir gesehen haben, das Umgekehrte der Fall gewesen (s. das zweite Kapitel). Aber was den architektonischen Charakter desselben betrifft, so ist auch hier, entsprechend der Geschichte des Neorions, eine Entwicklung zu stärkerer Vereinheitlichung und geschlossener Platzbildung von der klassischen zur hellenistischen Periode wahrzunehmen. Diese Entwicklung hängt z. T. mit der inneren Wandlung des Bezirkes von einer Heimstätte vieler Fremder zu einem besonderen Zentralplatz der Stadt zusammen; leider wissen wir auch von dem Aussehen des Emporions der klassischen Zeit allzuwenig. An erster Stelle steht wieder Athen. Hier ist das Emporion ein von einer Umfassungsmauer begrenzter Bezirk, in dem eine Reihe von einzelnen Gebäuden, locker gruppiert, gelegen sind. Wie der ältere attische Markt, so ist auch das attische Emporion der klassischen Zeit vor allem bezeichnet durch eine Reihe von einzelnen Stoen, die als selbstständige Gebäudekörper zu einem bunten Ganzen vereinigt sind. Die einzige ihrer Gestalt nach bekannte Halle war nach Westen zum Hafen geöffnet, von dort auf drei Stufen zugänglich und zerfiel in einen einheitlichen Vorraum mit einer Reihe von Kammern dahinter, die als Verkaufsstände etc. gedient haben werden[1]). Fünf solche Hallen umschlossen das Emporialgebiet, aber ihre Lage zueinander ist nicht mehr auszumachen. Zwei davon sind uns noch ihrer Bestimmung nach bekannt. Eine war das Deigma, ein Gebäude, das uns auch noch in anderen Orten in hellenistischer Zeit bezeugt ist und in erster Linie eine Art Warenbörse gewesen ist[2]). Außerdem kennen wir noch die Getreidehalle, die wegen ihres durch den Zweck als Speicher erklärlichen großen Umfangs auch die Lange Halle hieß. Während das Deigma offenbar eine offene Halle ähnlich der im Südteil des Emporions aufgedeckten war, wird jene mehr ein geschlossener Bau gewesen sein. In welcher Weise die Scheidung in Bürger- und Fremdenemporion (s. o. S. 39 ff.) ihren architektonischen Ausdruck gefunden hat, wissen wir nicht. Die Getreidehalle scheint,

---

Trocknen der Feigen. Damit mag der Ort Psykterios in Thrazien, wo sich Herakles nach der Volksetymologie den Schweiß abgetrocknet haben sollte (s. Steph. u. d. W.), ebenso zusammenhängen, wie vielleicht auch das kretische Psycheus (S. M. M. 325).

[1]) S. Judeich S. 394 mit Literatur. Ueber das attische Emporion s. ferner die S. 28, Anm. 2 angeführte Literatur. Man muß sich hüten sich das ganze allzu regelmäßig vorzustellen, wie es z. B. in der Rekonstruktion der Karten von Attika geschehen ist.

[2]) Ueber das Deigma: Judeich S. 394, Anm. 23. Ferner Lange, Haus und Halle 1885, S. 107. Vielleicht hat auch das Deigma seinen jonischen Vorgänger. Jedenfalls ist der im Et. Magn. 261, 1 gegebenen mythologischen Erklärung des Namens Deikterion, den ein Platz in Samos führte, kein Gewicht beizumessen. Freilich eine richtige Halle kann das noch nicht gewesen sein, wie Bürchner (Das jonische Samos I, 2, 144 und in der RE unter Deikterion) meint. Denn dann wäre die Etymologie, die überliefert wird, allzu unsinnig. Eher also wird man an einen offenen Platz, wo einmal Buden standen, denken, dessen Name sich dann später noch gehalten hat, und unverständlich geworden war.

vor allem wegen der Feuergefährlichkeit, in einem besonderen Bezirk, dem Getreideemporion, gelegen zu haben (Ar. Ath. Pol. 51, 4). Außerdem aber werden wir uns in dem recht ausgedehnten Emporionbezirk noch Gebäude für den Handel, die Unterkunft der Fremden und ähnliches in großer Fülle zu denken haben. Davor lief natürlich ein Quai[1]. Ob die von diesem ausgehenden kleinen Molenzüge aus Quaderwerk, die die Anlegefläche in Abteilungen gliederten, wirklich schon der klassischen Zeit angehören, ist eine nicht zu entscheidende Frage[2]. Die Organisierung des Verkehrs ist noch erkennbar in zwei wieder aufgefundenen Grenzsteinen, die die Anlegeplätze der zur Personenbeförderung dienenden Schiffe bezeichneten. Solche befanden sich sowohl im Norden wie im Süden des Emporions. Sie als Grenzpunkte des Emporions schlechthin aufzufassen, sind wir in keiner Weise berechtigt[3].

Hier im Piraeus liegt das Emporion in einem geschlossnen Hafen. Einen andern gab es ja nicht. Wo aber der geschlossne Hafen zum Kriegshafen geworden war, wie in Syrakus, Halikarnass und Korkyra, mußte es im offnen Hafen liegen; dann ergab sich naturgemäß eine Lage außerhalb der Mauern für das Emporion, die seinem Wesen besser entsprach. Eine solche ist denn auch in einer Reihe von Fällen noch erkennbar, wie in Thasos und Larymna. Sie verstand sich von selbst, wo es überhaupt keinen geschlossenen Hafen gab (s. o. S. 76ff.). Im Übrigen ist die Stoa als Hauptbautypus im Emporion auch außerhalb Athens noch gelegentlich zu erweisen. So tritt eine solche, die offenbar den Hauptteil des Hafens neben den Schiffshäusern einnimmt, in Chios auf (s. o. S. 107ff). Vielleicht lag auch die Mehl- oder Topfstoa in Mytilene (IG XII, 2 Nr. 14 Z. 12), die an der Stadtmauer genannt wird, im Emporion. Auch die Horrea, die in Chalkis in der Nähe des hinter dem Emporion liegenden Marktes (vgl. S. 29) erwähnt werden (Liv. XXXI, 23, 7), mögen, wie die große Getreidehalle im Piraeus, im Emporion selbst gelegen haben. Und in Beziehung zu diesem, wenn auch innerhalb der Stadtmauer gelegen, ist auch die Lederhalle in Syrakus (s. o. S. 84, Anm. 2) zu denken. Die Zusammenfassung dieser einzelnen Stoen zu einer einzigen, den Handelshafen umkränzenden Hallenanlage hat ebenso wie am Marktplatz auch im Emporion erst die hellenistische Zeit vollzogen.

---

[1] Judeich S. 393.
[2] Ebd. 391.
[3] Ebd. 393.

VII.

Der Hellenismus.

Zeigte schon die klassische Epoche des 5. und 4. Jahrhunderts eine große Mannigfaltigkeit in der wechselnden Zusammensetzung der verschiedenen Einzelelemente, so hat diese womöglich in der hellenistischen Zeit noch eine weitere Steigerung erfahren. Dazu gesellen sich Fortschritte der Technik, die neben einer Vergrößerung der Maße vielfältige Einzelanlagen zu schaffen gestattete. Und demzufolge tritt eine noch stärkere Durchgliederung des alten griechischen Stadthafens in besonders begrenzte Unterabteilungen ein. Die letztere Wandlung wieder vollzieht sich in enger Verbindung mit der häufigen Umstellung des Hafens der Polis zum Hafenplatz eines größeren Territoriums, bisweilen auch im Einklang mit der neuen Bestimmung der Häfen als Stützpunkte monarchischer Macht. So ist es in dieser Epoche ganz unmöglich, den Reichtum der Erscheinungen auf gemeinsame Grundzüge zu reduzieren. Dazu gesellt sich hier, wie auf andern Gebieten, eine verhältnismäßig unzulängliche Ueberlieferung. Wo uns einmal eine anschauliche Beschreibung erhalten ist, wie die des Strabo von Alexandrien, oder wo die Ruinen den monumentalen Rahmen des in den großen Hafenplätzen der Epoche stark pulsenden wirtschaftlichen Verkehrs noch zur Anschauung bringen, da entrollt sich vor uns ein ungemein reiches, aber auch schwer übersehbares Bild. Trotzdem vermögen wir allgemein noch soviel zu erkennen, daß in den Grundelementen und ihrer Zusammensetzung ebenso wie nach der technisch-konstruktiven Seite keine grundsätzliche Neuerungen zu verzeichnen sind. Wir können also nur dort, wo wir das Ganze noch einigermaßen zu übersehen im Stande sind, versuchen, dessen Bild zu zeichnen, das dann immer nur einen ganz zufälligen Ausschnitt aus dem Reichtum des einst Vorhandenen geben kann, können andererseits aber in eben diesen Gesamtheiten wie in den vielfach versprengten Einzelresten, die uns in den Monumenten erhalten sind, dem Fortleben und der Umformung der alten Bestandteile nachgehen [1]).

Wo die günstigen Vorbedingungen der Kaplage vorhanden waren, aber in der älteren Zeit infolge wirtschaftlicher Schwäche nicht ihre natürliche Ausnutzung erfuhren, ist vielfach jetzt erst mit

---

[1]) Zur allgemeinen Situation hellenistischer Städte s. die ausgezeichneten Ausführungen von Schreiber, Vorbemerkungen zu einer Typologie der hellenistischen Stadtgründungen, in der Festschrift für H. Kiepert, 1898, S. 335 ff.

dem großen ökonomischen Aufschwung des Hellenismus die von der Natur vorgezeichnete architektonische Gestaltung des Stadtbildes entstanden, die dem Gesamtcharakter nach ebenso gut schon in der klassischen Zeit hätte formuliert werden können. So ist z. B. in Myndos (s. unsern Plan XVII) erst in der frühhellenistischen Stadt vom Ausgangspunkt einer den Hafen hakenförmig abschließenden Halbinsel her der Umfang auf dem Lande erreicht worden, der die Umschließung der trefflich geschützten Bucht und ihre Einbeziehung in den Mauerring ermöglichte. Das Bild, das sich so ergibt, ist ganz das uns schon gewohnte. Der Hafen wird im Süden durch zwei Molen abgeschlossen, deren östliche, etwa 200 m lange, an einer Felsklippe endet, auf der anscheinend ein Turm gestanden hat[1]).

Die Anlage eines einfachen geschlossenen Hafens ist besonders schön in Attaleia in Pamphylien (s. unsern Plan XVIII) erhalten, einer hellenistischen Neugründung des 2. Jahrhunderts. Hier wird der Hafen, der in einer Ecke des Stadtgebietes liegt, durch zwei gleich lange Molen (ungefähr 70 m) geschützt, die eine auffallend breite (s. o. S. 74) Einfahrt (225 m) freilassen. Auch hier endet die nördliche Mole auf einer Klippe. Beide liegen im Zuge der Stadtmauer, die zweifellos auf ihnen lief und an deren Ende je ein noch gut erhaltener, quadratischer Turm steht[2]).

Eine ähnliche Ecklage im Stadtgebiet, wie der Hafen von Attaleia, scheint der des lysimachischen Ephesos ursprünglich gehabt zu haben[3]). Schon frühzeitig ist hier die Versandung des alten Hafen im inneren Winkel des Golfes beim Artemision eingetreten. Sie war zu Beginn des 5. Jahrhunderts bereits so weit vorgeschritten, daß größere Schiffe es vorzogen, in einiger Entfernung von der damaligen Stadt, am Fuße des Koressos zu ankern (Her. V, 100). Nach und nach bildete sich in dieser Gegend ein neues Epineion mit dem Namen Koressos aus (Steph. Byz. u. d. W.). Dort befanden sich wohl die Marineanlagen des Lysander[4]). In den achtziger Jahren des dritten Jahrhunderts hat dann Lysimachos eben an jenem Epineion seine neue Stadt gegründet. Was die Gestalt und nähere Umgebung des Hafenbeckens betrifft, so wissen wir leider für die hellenistische Zeit noch recht wenig. Sicherlich lief die

---

[1]) Plan Br. A. C. 1889, danach unser Plan. Dazu Newton, Halicarnass II, S. 574 ff. Krischen, Arch. Anz. 1913, S. 477.

[2]) Hirschfeld, Berl. Sitz.-Ber. 1874, S. 713. Lanckoronski, Städte Pamphyliens und Pisidiens I, S. 4 ff. mit Plan S. 8, danach unser Plan. Krischen, Die Befestigungen von Herakleia am Latmos, 1912 S. 47. Mon. Linc. 1914 S. 8 ff.

[3]) Ueber Ephesos s. o. S. 17 ff. u. 22 ff. Newton, Essays S. 212. Guhl, Ephesiaca, Berlin 1843. Curtius, Ges. Abhandl. I, S. 233 ff. Falkener, Ephesos and the temple of Diana, London 1862. Wood, Disc. at Ephesos 1877. Abhdl. Berl. Ak. 1872 S. 1 ff. Weber, Guide de voyageur â Ephèse, 1891. Die Grabungsberichte in den Oest. Jahrh. Beiheft I ff. Forschungen in Ephesos Band I u. II, 1906. Bürchner in der RE u. Ephesos. Exc. at Ephesos 1904. Keil, Führer durch Ephesos, 1915. BPhW 1919 S. 725. Plan: Forsch. in E. Bd. I, danach bei Keil a. a. O.

[4]) Plutarch, Lys. III, 2. Xen. Hell. I, 5, 10 ff. ist nur so verständlich: Antiochos fährt in den alten Stadthafen.

Stadtmauer nicht am Ufer um, sondern schloß das in der Nordwestecke der Stadt gelegene Hafenbecken ein[1]). Gegen Westen war es durch die west-nordwestlich vorspringenden Vorhügel des Koressos, den Astyageshügel und das Hermaion, geschützt[2]). Letztere Bezeichnung läßt auf einen Hermeskult hier an der Hafeneinfahrt, dem Haupttore der Stadt, schließen. Der Astyageshügel, der die Einfahrt von Süden beherrschte (53 m hoch), trug ein starkes Fort, dessen Kern das sogenannte Gefängnis des Paulus bildet. Darunter lief am Rande des Hafens eine 20 Fuß breite Fahrstraße[3]). Unmittelbar an ihr endete die vom Astyageshügel herabkommende Stadtmauer in einem großen Turm. Ein eigentliches Tor war anscheinend nicht vorhanden. Doch muß damit gerechnet werden, daß ein zweiter Turm möglicherweise im Wasser stand. Zwischen beiden wäre dann die Straße in die Stadt getreten[4]). Wie es an der Nordgrenze des Hafens zur Zeit der Erbauung der Stadt aussah, wissen wir nicht. Wir kennen im ganzen Norden nicht einmal den Verlauf der Stadtmauer. Und das, was man jetzt noch dem Boden ablesen kann, darf mit Sicherheit nur auf die römische Kaiserzeit bezogen werden. Andererseits wissen wir aus Strabo (C 633 ff.) und müßten es ohnedies der wechselvollen Geschichte des Kaystrostales entnehmen, daß auch während der hellenistischen Zeit starke Veränderungen stattgefunden haben. Aus Strabons Erzählung von der Verengung der Hafeneinfahrt, die König Attalos zum Schutze gegen die Versandung vornehmen ließ, geht hervor, daß die Hafenbucht ursprünglich nicht so enghalsig war, wie sie jetzt erscheint, sondern eine normalere Buchtform hatte, mit wesentlich breiterer Mündung. Das nächste Zeugnis für das Jahr 190 (Livius XXXVII, 14, 5 ff.) bezeichnet die Mündung des Hafens als „in fluminis modum longum et angustum et vadosum“ und infolgedessen leicht mit einigen versenkten Lastschiffen versperrbar. Diese Beschreibung paßt allerdings trefflich auf den Zustand, den wir für die letzte Gestalt des antiken Hafens in seiner sackartigen Form mit dem schmalen, langen Zufahrtskanal kennen. An diesem scheinbaren Widerspruch zwischen der Beschreibung des Livius und dem Bericht des Strabon nahm man Anstoß und hat geglaubt diesen Zustand schon für das Jahr 190 in Anspruch nehmen und den Strabo, der von einer künstlichen Verengung erst einige Jahrzehnte später spricht, des Irrtums zeihen zu müssen[5]). Demgegenüber ist zu betonen, daß die Ausdrücke des Livius auch dann zutreffen, wenn dieser Zustand damals noch nicht in so hohem Grade

---

[1]) Benndorf, Forsch. I, S. 90.

[2]) Ebd. S. 18.

[3]) Ebd. Die Breite ist die einer mittleren Verkehrsstraße. Die Fahrstraße der Arkadiane mißt 11 m. Der Verkehr war nach Marathesion zu wohl nicht allzu groß.

[4]) Oest. Jahrh. XV, Beih. S. 185 ff. Daß die Anlage auf Treidelverkehr Rücksicht genommen und man deshalb auf ein Tor verzichtet habe, ist unwahrscheinlich, da zur Zeit der Erbauung der Befestigungen ein Treidelverkehr kaum erforderlich gewesen sein kann.

[5]) Benndorf, Forschungen I, S. 19 ff.

eingetreten war, wie er heute erkennbar ist. Was das „vadosum“ betrifft, so ist hier Strabo völlig in Uebereinstimmung mit Livius. Die Länge des Mündungskanals dürften wir ohnedies nicht so groß annehmen, wie sie jetzt in den Plänen erscheint. Denn sicherlich lag damals die Mündung des Kaystros nördlich von der Hafenmündung und noch getrennt von ihr. Also das „longum“ traf damals, ganz abgesehen von dem noch jüngeren unteren Flußlauf, gewiß weit weniger zu als etwa im zweiten nachchristlichen Jahrhundert. Warum sollte es mit dem „angustum“ um 190 v. Chr. anders gewesen sein? Sicherlich war die Länge der Zufahrtsstraße vergrößert und ihre Breite verengert gegen den Zustand, mit dem Lysimachos ein Jahrhundert vorher hatte rechnen können, eben schon durch die fortschreitende Alluvion. Aber die Beschreibung des Livius gibt uns kein Recht gegen Strabos ausdrückliches Zeugnis, diese Verengung schon so weitgehend, wie sie in römischer Zeit gesichert ist, anzuehmen. Der Widerspruch löst sich bei näherem Zusehen in nichts auf. Dieselbe Mündung, die der Feldherr als eng und lang wie die eines Flusses im Verhältnis zu anderen normalen Hafenbuchten bezeichnen und für seine Blockierungszwecke als besonders günstig ansehen konnte, durfte der Geograph wohl, von dem umgekehrten Vergleichsobjekt, einer noch weiter gehenden künstlichen Verengung, ausgehend, ziemlich breit nennen. Nur insofern ist das Zeugnis des Livius von Bedeutung, als es zeigt, daß die künstliche Anlage des Attalos Philadelphos die Entwicklung zum Schlauchhafen mit Mündungskanal nicht neugeschaffen, sondern lediglich verstärkt hat. Der Damm, durch den Attalos die Mündung verengen ließ, um ihrer und des Hafens Versandung durch die Schwemmassen des Flusses Einhalt zu gebieten, kann nur an der Nordseite der Zufahrtsstraße angelegt worden sein. Vielleicht ist damals schon durch ihn ihre Breite auf das noch jetzt kenntliche Maß (etwa 100 m) verringert worden. Den Alluvionen des Flusses wurde dadurch tatsächlich ein Riegel vorgeschoben. Nur stellte man nicht in Rechnung, daß durch die Verengung der Einfahrt die freie Zirkulation des Meereswassers beschränkt und insbesondere die reinigende Wirkung der Gezeiten abgeschwächt wurde. So schritt trotz alledem die Versandung des Hafens fort und Strabons Erzählung ist wohl ein Widerhall der Klagen, die er vielleicht bei einem Aufenthalt in Ephesos über die der Stadt drohende Gefahr selbst vernommen hatte. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß mit dieser Aufnahme des Kampfes mit den Schwemmassen des Flusses schon in hellenistischer Zeit der Weg beschritten worden ist, der der Stadt, wenn auch nicht eine dauernde Fortexistenz, so doch eine noch Jahrhunderte währende Blüte sicherte. Von der Ausgestaltung des Hafens in hellenistischer Zeit wissen wir sonst nichts, da alle ihn umgebenden Gebäude römisch sind. Das Straßennetz freilich mit der breiten, im inneren Winkel des Hafens mündenden Hauptverkehrsader geht schon auf die Gründungszeit zurück [1].

---

[1]) Oest. Jahrh. VII Beiheft, S. 38.

Nördlich von ihrer Mündung lag noch später ein großer freier Platz, der wohl als Hafenmarkt diente[1]). Sicherlich hat der Hafen in hellenistischer Zeit noch nicht die spätere aus einzelnen gradlinigen Quaiabschnitten zusammengesetzte Vielecksform, gehabt. Das beweist die etwas abweichende Orientierung der Arkadiane gegen die spätere Quailinie, die zu einer schiefen Stellung des frührömischen Prunktores an ihrem Ende geführt hat. Hätte man von vornherein dem Hafen jene Vielecksform gegeben, so wäre auch die Hauptstraße senkrecht zu der entsprechenden Seite angelegt worden.

Aehnlich wie in den genannten Fällen an einer Ecke des Stadtgebietes, aber doch in den Mauerring einbezogen, lag der Hafen des hellenistischen Smyrna, dessen eigentlicher Bauherr, wie in dem in seinem Schicksal so verwandten Ephesos, Lysimachos gewesen ist. Auch hier sind starke Veränderungen der antiken Küstenlinie durch Vorschiebung nach Westen und Nordwesten eingetreten[2]). So ist nur noch die Lage von einem der beiden bei Strabo (C 645, vgl. Aristides XV, 237) genannten Häfen, eben dem hauptsächlichen und in den Mauerring eingeschlossenen, an der Südostecke des antiken Stadtgebietes zu erkennen. Er zeichnet sich noch heute im Stadtplan durch den Verlauf der Straßenzüge, die durch seine einstigen Uferränder und Molen bedingt sind, deutlich ab[3]). Er war bis in den Ausgang des Mittelalters in Gebrauch, wurde dann durch Tamerlan versperrt und ist seitdem im Laufe der Jahrhunderte verlandet[4]). Es war eine halbkreisförmig einschneidende Bucht, die durch zwei, etwa Radien des Kreises darstellende Molen gegen Westen geschützt wurde. Daß er im Mauerring gelegen hat, geht aus seinem Verhältnis zu den, auch sonst noch im Plan kenntlichen, antiken Stadtgrenzen mit ziemlicher Sicherheit hervor. Auch in Seleukeia in Pierien scheint ursprünglich der Hafen ein verhältnismäßig kleines geschlossenes Becken an der Südseite der Stadt gewesen zu sein[5]).

Aehnlich wie das benachbarte Myndos hat auch Knidos am Beginn der hellenistischen Zeit seine Gestalt durch eine große Stadterneuerung erhalten. Hier war ja der Doppelhafen von Natur gegeben und durch die Anlage eines Dammes, der Kap Krio mit der knidischen Halbinsel verband, frühzeitig ausgestaltet worden, zu-

---

[1]) Keil a. a. O., S. 43.

[2]) Arch. Ztg. I, S. 37, Anm. 5. De Whitte, Bull. de l'ac. roy. des sciences 1842 I, S, 51. Chandler, Travels S. 55ff. Prokesch von Osten, Denkwürdigkeiten II, S. 156ff. Mylonas, Smyrnaeorum res gestae, Göttingen 1866. Curtius, Abhdl. Berl. Ak. 1872 S. 17ff. Hirschfeld ebd. S. 74ff. Scherzer, Smyrna, Wien 1873. Zakyroglou, Smyrnaika, 1876. Oikonomos, Etudes sur Smyrne, 1868. Weber, le Sipylos et ses monuments, 1880. JHS I, S. 67. Athen. Mitt. VII S. 179. Arch. Anz. 1899 S. 15. Oest. Jahrh. VIII S. 229. Ramsay, Studies in the history and art of the eastern provinces, 1906, S. 115 mit Plan und The seven churches of Asia, 1904, S. 251ff. Bester Plan immer noch die englische Seekarte 1521.

[3]) Br. A. C. 1521. Chandler S. 63ff. Oikonomos S. 36. Nur des Unikums halber sei die originelle Beweisführung Zakyroglous, daß der Hafen schon von den Lelegern angelegt worden sei, erwähnt.

[4]) Ramsay, Studies S. 100.

[5]) S. im Katalog unter Seleukeia.

gleich damit wohl auch durch Molen, die den größeren Südhafen schützten (s. o. S. 60ff.). Der neue Mauerring schloß anscheinend den kleineren, durch eine schmale Landzunge geschützten Nordhafen ein, während der andere außerhalb des Mauerringes lag. Dazu stimmt die Angabe des Strabon (C 656), daß Knidos zwei Häfen, davon einen einbezogenen Kriegshafen mit Vorrichtungen zur Unterbringung von 20 Schiffen, habe[1]). Dagegen diente der Südhafen als Handelshafen, ganz wie schon in Syrakus und Halikarnaß die großen außerhalb gelegenen Häfen. In der Südwestecke, dicht an der Mole, ist das Felsufer zu einer Art Quai abgearbeitet[2]). Wahrscheinlich gleichzeitig mit der Stadterneuerung wurde der die beiden Häfen trennende Damm, der sich in der Zwischenzeit schon infolge Ansetzens von Schwemmassen zu einem Isthmus verbreitert haben mag, durch einen Verbindungskanal durchstochen[3]). In ähnlicher Weise ist uns ein zweites Beispiel einer solchen Durchstechung einer Landenge zur Verbindung der Häfen, wie wir sie in älterer Zeit schon in Syrakus und Kyzikos fanden, noch in der von Kassander neuerbauten Stadt an der Stelle des alten Potidäa bezeugt (Livius XLIV, 11). Hier freilich diente der Kanal, der die Südgrenze des eine Landenge einnehmenden Stadtgebietes bildete, zugleich zur Befestigung[4]).

Die frühhellenistische Stadtanlage von Milet hat einen geschlossenen Hafen besessen[5]). Wir wissen nicht, welcher darunter zu verstehen ist. Denn das Verhältnis der Stadtmauer in der vorrömischen Zeit ist weder zur Theaterbucht noch zu den beiden anderen, in ihrer Lage nicht einmal genau bestimmten, von Strabo (C 635) genannten Häfen festgestellt. Doch so viel ist sicher, daß erst

---

[1]) Die richtige Interpretation (s. o. S. 108, Anm. 1) ist schon im Text der Antiqu. of Jonia III S. 1 gegeben. Ob freilich mit Fellows an eine römische, gelegentlich des Seeräuberkrieges dort stationierte Flottenabteilung zu denken ist, ist zweifelhaft. Eher könnte in Strabos Quelle (vermutlich Artemidor, worauf mich Wilamowitz hinweist) etwa eine ptolemäische gemeint gewesen sein. Freilich bietet der Nordhafen viel mehr Raum als nur für 20 Schiffe (Uferlinie etwa 500 m).

[2]) Newton, Halicarnass etc. II, S. 363 Pl. 53.

[3]) Bezeugt wird uns der Kanal mit Sicherheit erst von Paus. VIII, 30, 2 und V, 24, 7. Euripos kann nur ein längerer Kanal heißen, also muß der Isthmus damals schon ziemlich breit gewesen sein. Wenn Strabo von einer Verbindung durch mehrere Dämme mit der Insel spricht, sind darunter wohl zwei Dammstücke zwischen denen eine Brücke lag, zu verstehen.

[4]) Ueber Potidäa: Leake, Northern Greece III S. 152. Bayet, Mémoire sur le mont Athos, 1876, S. 70. Dimitsas, Makedonia II 1896, 632ff. und *Ἀρχαία γεωγραφία τῆς Μακεδονίας* I, 1870, 220ff. Struck, Makedonische Fahrten I, 1907 S. 42ff. JHS 1918 S. 96. Nach Livius scheint es, daß der westliche Hafen im Mauerring lag, da die Hilfsschiffe heimlich in die Stadt fahren. In der älteren Zeit braucht kein ausgebauter Hafen vorhanden gewesen zu sein, denn die bei Thuk. I, 63 genannte *χηλή* muß nicht eine Mole sein (vgl. o. S. 85 mit Anm. 1). Der Scholiast verstand darunter ins Meer geworfene Steine vor der Stadtmauer, und mit Recht, s. Xen. An. VII, 1, 17. Steub spricht von einem sich ins Meer erstreckenden Vorsprung der Stadtmauer, denkt also wohl an eine Mole Weder bei Thuk. noch bei Her. (VIII, 127ff.) wird der Kanal erwähnt.

[5]) S. die Inschrift Abhdl. Berl. Ak. 1911 S. 7.

diese Stadtanlage die Löwenbucht, die in älterer Zeit, trotzdem sie den Haupthafen gebildet haben wird, außerhalb des Mauerringes lag (s. o. S. 29), in denselben einbezogen hat. Im eigentlichen Inneren können die Mauern nicht umgelaufen sein und nur ein Stück weit am Ostrande des Theaterhügels sind sie festgestellt[1]). So ist es sehr gut möglich, daß dieser Hafen, jedenfalls so weit er innerhalb des Mauerringes lag, als der geschlossene Hafen galt. Auch Strabos Bemerkung, daß einer der Häfen für eine ganze Flotte Raum geboten habe, wird sich auf ihn beziehen. An seiner Einfahrt, außerhalb der Mauer — Molen waren hier nicht erforderlich —, hielt zu beiden Seiten je ein marmorner Löwe, das Wappentier von Milet, Wacht[2]). Dies ist ein bedeutsamer neuer Zug: an die Stelle der älteren einfachen Festungstürme an der Einfahrt treten plastische Monumente[3]).

Gegenüber den genannten Beispielen haben die Häfen von Rhodos, jedenfalls in hellenistischer Zeit, außerhalb des Mauerringes gelegen (Diod. XIX, 45, 6; XX, 85, 1. 86, 1. 87, 1)[4]). Leider hat hier die andauernde Bedeutung der Stadt im Mittelalter die antiken Reste so vollständig zerstört, daß es kaum mehr möglich ist, trotz der lebendigen Schilderung des Strabon (C 652) und dem rhetorischen Eifer des Aristides (XXIV und XXV) sowie Dio Chrysostomos (XXXI) noch ein Bild des einstigen Zustandes zu gewinnen. Von den drei unmittelbar bei der Stadt gelegenen Buchten, die je durch eine östlich vorgelagerte Riffkette von Natur geschützt waren, sind nur die beiden nördlichen als eigentliche Stadthäfen benutzt worden[5]). Den Haupthafen bildete der mittlere, der von den Schriftstellern als großer Hafen bezeichnet wird. Er wird gegen Osten durch eine 250 m lange und jetzt 30 m breite Mole geschützt, in der noch über den als Fundament benutzten Klippen Quaderwerk des hellenischen Oberbaues sichtbar ist[6]). Nach Diodor (XX, 86, 1) waren die dem Lande zunächst gelegenen Teile bis auf 150 m von der Molenendigung von einer vorgeschobenen Bastion der Stadtmauer eingenommen, die in ihrem Querabschluß am Ende aus einem Mauerstück zwischen zwei Ecktürmen bestand (87, 1). Den nördlichen Abschluß bildete eine 100 m lange Quadermole, die ebenfalls auf einem Riff ruhte[7]). Im Innern des so geschützten Bassins war ein kleiner Hafen

---

[1]) Berl. Sitz.-Ber. 1905 S. 537.

[2]) Berl. Sitz.-Ber. 1900 S. 106. Arch. Anz. 1901 S. 192ff. Abb. 6.

[3]) Zum Vergleich könnte man an den Löwen im Piräus erinnern, dessen Standort aber sehr zweifelhaft ist, s. Judeich S. 395.

[4]) Vgl. Erdmann, Philologus XLII S. 222.

[5]) Ueber Rhodos: Newton, Trav. and. Disc. I S. 137ff. Taf. IV. Roß, Inselreisen III S. 77 mit Plan. Berg, Die Insel Rhodos, Braunschweig 1862. Guérin, Ile de Rhodes, 2. éd. Paris 1880. Biliotti-Cottret, L'ile de Rhodes, 1881. Merckel S. 340ff. mit Plan. IG Ins. I. Annuario 1914 S. 193ff. berücksichtigt nur die mittelalterlichen Reste, enthält aber viele lehrreiche Abbildungen. Von der älteren Literatur s. vor allem von Hammer, Topographische Ansichten 1811, S. 64ff. Die beste topographische Uebersicht jetzt bei van Gelder, Geschichte der alten Rhodier, 1900.

[6]) S. vor allem Berg II S. 19 und 39.

[7]) S. vor allem Guérin S. 105 und Biliotti S. 456.

durch Quadermolen, die nur eine 13 m breite Einfahrt freiließen, abgeteilt. Die 230 m breite Einfahrt des Hafens war im Altertum nicht versperrbar. Der nordwestliche kleine Hafen wurde im Osten durch eine 335 m lange und 25 m breite, auf einem Riff errichtete Quadermole geschützt, nach Norden durch eine Reihe von Felsen, die wohl auch zu zwei kleinen Einfahrtsmolen ausgebaut waren, so daß nur eine kaum 20 m breite Durchfahrt blieb. Trotzdem war auch dieser Hafen nicht in den Mauerring einbezogen, er konnte aber durch eine Kette versperrt werden (Diod. XX, 85, 4. App. Mithr. 24). Es scheint, daß beide Häfen durch einen Kanal mit einander in Verbindung standen [1]. Daß noch ein dritter Hafen außerhalb der Stadt existiert habe, ist durch die Quellen in keiner Weise wahrscheinlich zu machen. Denn des Aristides rhetorische Ausdrucksweise (XLIII, 797 ff.), daß Rhodos seine Häfen nach allen Himmelsrichtungen öffnete, kann dafür nicht als Beweis gelten [2]. Newton meinte im Norden der Stadt in einem kleinen Sumpf, in dessen Umgebung sich Reste von antikem Quaderwerk fanden, die Spuren eines solchen dritten Hafens, der mit dem Meere im Westen und den Stadthäfen im Osten nur durch Kanäle in Verbindung gestanden hätte, sehen zu dürfen und Neuere sind ihm darin gefolgt [3]. So lange keine Grabungen diese Annahme bestätigen, ist äußerste Zurückhaltung geboten. Vollends ungeklärt aber bleibt nach wie vor der Aufstellungsort des berühmten Kolosses, der jedenfalls ein monumentales Kennzeichen des großen Hafens gewesen ist, wenn er auch vielleicht nicht am Endpunkt der Mole gestanden hat. Das man hier in Rhodos davor zurückgeschreckt ist, einen der Häfen in den Mauerring einzubeziehen, daran werden die langen Molen, deren Ausdehnung durch die natürlichen Riffe gegeben war, Schuld gewesen sein.

Wieder ganz in den gewohnten Formenkreis führt uns der Hafen des hellenistischen Pergamon, Elaia, zurück (s. Plan XIX) [4]. Die Stadt ist um das Jahr 240 gegründet und aus dieser Zeit stammt der Mauerring, der offenbar eine einheitliche Anlage darstellt. Elaia war das Epineion (Strabo C 615) und der Naustathmos (C 622) von Pergamon [5], d. h. der Handels- und Kriegshafen der binnenländischen Hauptstadt, mit der er durch die bequeme Kaystertalstraße in Verbindung stand. Der Hafen gehört zu der Art der künstlich durch eine Mole zum Doppelhafen gemachten. Im Westen an der Ecke der Stadt liegt ein durch zwei Molen abgetrenntes, geschlossenes Becken.

---

[1]) Hammer a. a. O. S. 64. Newton S. 175. Guérin S. 108. Berg II S. 35 ff. zeigt trotz seiner ablehnenden Stellung, daß irgendeine Mündung am großen Hafen vorhanden gewesen sein muß, Biliotti S. 29, van Gelder S. 8.

[2]) Newton S. 174, van Gelder a. a. O.

[3]) Newton a. a. O. Biliotti S. 24 und 453, van Gelder a. a. O.

[4]) S. darüber vor allem Schuchardt, Pergamon I S. 109 mit Plan, danach unser Plan. Ferner Pottier-Reinach, Myrina S. 47. Ramsay JHS II 44 ff. RE. unter Elaia. Meltzer-Kahrstedt, III 18. Philippson, Hermes 1911, S. 254.

[5]) Die Ausdrucksweise des Strabon ist charakteristisch. An der ersten Stelle heißt E. das Epineion der Pergamener, an der zweiten der Naustathmos der Könige von Pergamon (vgl. S. 108 Anm. 1).

Die Hauptmole, die es gegen Südwesten schützt (a), ist in zwei etwa gleich langen gradlinigen Trakten, die in einem stumpfen Winkel aufeinander stoßen, geführt und etwa 240 m lang. Sie endet in einem großen quadratischen Turm, der die 45 m breite Einfahrt gegen Süden schützt (vgl. o. S. 74). Die das Becken an der Südost-Seite abschließende Mole ist kürzer und hat am Ende keinen Turm. Beide bestehen aus kolossalen Kalksteinquadern mit Schwalbenschwanzklammern und sind nur 3,90 m breit. Am Landansatz der östlichen Mole, die gradlinig auf das Ende der anderen zu verläuft, scheint ein nach der Innenseite des Hafens vorspringender quadratischer Turm zu liegen (über diese Anordnung vgl. o. S. 81 und S. 95). Der Hafen hat unregelmäßige Gestalt. Am Ufer läuft eine starke, noch 1 m über den jetzigen Alluvialboden emporragende Mauer aus Trachytquadern mit Wechsel von Läufern und Bindern entlang. Die Stadtmauer, welche auf den Landseiten 3,50—3,55 m dick ist, kann kaum in gleicher Stärke auf den Molen gelaufen sein, sondern war dort wohl schmäler. Oestlich daran schloß sich ein langgestreckter, weitgeöffneter und im Osten durch einen Landvorsprung begrenzter Hafenbezirk, an dessen Ufer sich ein gradliniger Quai mit einer 1,30 m dicken Futtermauer aus Quadern noch 400 m weit verfolgen läßt. Die Stadtmauer umlief wohl den Hafen hinter dem Quai.

Eine ähnliche Zweiteilung läßt sich in Herakleia am Pontus vermuten[1]). Hier setzte die Blütezeit der Stadt mit einer jüngeren Tyrannis in der zweiten Hälfte des 4. Jahrhunderts ein, die dann in dynastischer Fortsetzung unmittelbar ins hellenistische Königtum überging. Die älteste Stadt wird von Anfang an wie die mittelalterlich-moderne, an der Ostseite der nach Westen und Süden geöffneten, im Norden durch die westwärts vorspringende Acherusische Halbinsel geschützten Bucht gelegen haben. Denn hier liegt die beherrschende Höhe, wo sich der erste Tyrann seine Zitadelle erbaute; unter ihr am Abhang erstreckte sich die Stadt noch im 4. Jahrhundert bis zum flachen Strand[2]). Von hier aus dehnte sie sich dann nordwestlich über den ins Innere der Bucht mündenden Bach Soonautes (s. o. S. 27 Anm. 3) aus. Der hellenistische Hafen umfaßt die ganze nördliche Bucht. Nur das unmittelbar an die südliche Kapspitze anstoßende Stück war durch sein Steilufer unbrauchbar. Von ihr aus verläuft eine Mole südwestlich um dann im stumpfen Winkel nach Südosten umzubiegen, in einer Länge von 150 m[3]). Eine zweite Mole setzt unterhalb des Nordrandes der Akropolis an, ver-

---

[1]) Über Herakleia s. Ainsworth I S. 38ff. Rottiers S. 297ff. Jaubert, Voyage en Arménie, 1821 S. 408ff. Perrot-Guillaume, Galatie etc. S. 15. Ritter, Kleinasien S. 755ff. Schneiderwirth, Progr. Gymn. Heiligenstadt 1882 und 1885. Merckel S. 345. Reinach. Mithradates Eupator, 1890, 15ff., 350ff. Apel, Tyrannis von Herakleia, Diss. Halle 1910. Vor allem Ruge, Pet. Mitt. Erghft. 94 S. 79ff. mit Plan und in der RE. unter Herakleia.

[2]) Vgl. Xen. An. VI, 2, 2. Die Griechen ankern an der Halbinsel Acherusias, also im späteren großen Hafen und schicken von dort in die Stadt, die sich folglich damals noch nicht bis dahin erstreckte.

[3]) Segelhdb. Schwarzes Meer S. 413. Jaubert a. a. O.

läuft ein Stück westwärts und biegt nach Südwesten, also nicht auf die andere Mole zu; vielmehr muß diese südliche Mole die nördliche Begrenzung eines kleineren, vor dem Südende der Stadt gelegenen Hafens gewesen sein, dessen Südmole ganz verschwunden ist. Die enge Verbindung dieses Hafens mit der Akropolis, die die Königsburg trug, erinnert an Syrakus und Halikarnaß. Ob er auch hier in den Mauerring einbezogen war, und, wie dort, das Neorion enthielt, wissen wir nicht. Daß Herakleia tatsächlich zwei Häfen hatte, geht deutlich aus der geschichtlichen Ueberlieferung hervor (Memnon Fragm. VI = FHG III, 531). Unter dem großen Hafen ist die nördliche Bucht zu verstehen. Die Molen bestehen aus großen (10 Fuß langen) Quadern[1]), die abwechselnd als Läufer und Binder verlegt waren. Wie in Syrakus und schon in Korinth, ist auch hier unter einem Tyrannen die Anlage des Hafens gleichzeitig mit der Erfindung eines neuen Schiffstypus, der Oktere, verbunden gewesen[2]).

Stärker noch als Herakleia zeigt das benachbarte Amastris, die zweite Residenz der Dynastie, das Gepräge einer großzügigen hellenistischen Neugründung (s. unsern Plan XX)[3]). Hier lag eine alte milesische Kolonie, die aber nie zu größerer Bedeutung gekommen ist, Sesamos, auf dem nordwestlichen Zipfel (a) einer zweiteiligen Felshalbinsel, die mit dem Lande durch einen flachen, schmalen Isthmus in Verbindung stand. Diese alte Stadt wurde bei dem Synoikismos, der um 300 erfolgte (Strabo C 544) zur Akropolis, während die Neustadt nun die ganze Halbinsel, den Isthmus und noch ein Stück Land dazu umfaßt. Der alte Stadthafen lag wohl im Westen, wo durch das Sesamosvorgebirge eine kleine geschützte Bucht (b) gebildet wurde. Eine zweite an der Ostseite desselben gelegene und durch eine nördlich vorgelagerte Insel gedeckte Bucht (c) kam wohl der Steilküste wegen nicht in Betracht. Die hellenistische Stadt erhielt dann mit ihrer Ausdehnung über den Isthmus einen zweiten geräumigen Hafen auf der Ostseite desselben (d) (Strabo a. a. O.). Im inneren Winkel des westlichen Hafens mündete einst die große Hauptstrasse, ähnlich wie in Ephesos (Plin. min. Ep. X 98/99). Er wird gegen Nordwesten durch eine gradlinige Mole (α) unterhalb der Akropolis geschützt, der am Südufer ein Turm (β) auf einem Landvorsprung entspricht. Der Osthafen ist eine geräumige nach Osten und Nordosten offene Bucht, die durch zwei gradlinige und etwa rechtwinklig aufeinander zulaufende Molen (γ, δ) geschützt war, deren nördliche 150 m lang ist und die gewaltige Breite von 30 m hat[4]). Wenn

---

[1]) Jaubert a. a. O.

[2]) Zuletzt Apel a. a. O. S. 75.

[3]) Ueber Amastris s. Ainsworth I, S. 56ff. Jaubert a. a. O., S. 403. Ritter a. a. O., S. 768ff. Schneiderwirth a a. O., S. 34ff. Hirschfeld, Aus dem Orient, 1897, S. 136ff. und RE. u. d. W., vor allem von Diest, Pet. Mitt. Erghft. 94, S. 68ff, mit Plan Taf. II, danach unser Plan, s. auch Br. A. C. 2216.

[4]) Diest a. a. O. Da die Molen nach Diests Angabe im Plan unter Wasser liegen, muß mit einer Täuschung durch die immer größere Breite der Trümmer gerechnet werden. Auf der englischen Seekarte gemessen, erscheinen die gleichfalls unter Wasser liegenden Molen von Halikarnaß auch 30 m breit.

dies Maß zutrifft, muß sie zugleich als Quai gedient haben. Im Innern der Bucht ist durch zwei weitere aber kleinere Molen (ε, ζ) ein besonderes Becken mit einem Uferraum von nahezu einem Kilometer ausgespart. Das ist wohl zugleich der Kriegs- und Königshafen, wie diese noch in Syrakus, Halikarnaß und wohl auch Herakleia zusammenfielen. Die Analogie zu Alexandrien, von dem sogleich zu reden ist, liegt auf der Hand. Wie dort, so lag auch hier das Hauptverkehrszentrum und Handelshafengebiet im Westteil des Hafens, wo ja am Ansatz des Isthmus die Hauptstraße mündete. Und wie in Alexandrien auf der Halbinsel Lochias, so sehen wir hier auch noch außerhalb des Königshafens an der Peripherie der Stadt eine, vermutlich nicht in die Ummauerung des Palastes einbezogene Uferstrecke, an der Gärten usw. gelegen haben müssen. Zwar ist diese Anschauung einstweilen nur hypothetisch, doch bietet sich schwer eine andere[1]). Nur darin beruht noch eine stärkere Beziehung zur jüngeren Tyrannis als zum hellenistischen Königtum, daß hier anscheinend Kriegs- und Königshafen noch zusammenfallen; dagegen würde sich die Loslösung der Residenz von der Polis bereits in der Trennung von Akropolis und Königsburg ankündigen.

Der glanzvollste Vertreter des älteren Hellenismus, auch für unser Gebiet, ist A l e x a n d r i e n. Und wir sind dank der Ueberlieferung und der monumentalen Reste so glücklich, das Gesamtbild (s. Plan XXI) noch in den wesentlichsten Zügen erkennen zu können[2]). Daß dieses, auch was die Hafenanlagen betrifft, in der Hauptsache schon in der Gründungszeit geschaffen worden ist, beweist vor allem die gleiche Orientierung der sich rechtwinklig kreuzenden Straßenzüge und der Dämme, die die Insel Pharos mit der Stadt und dem Leuchtturm verbinden[3]). Der erstere, das berühmte Heptastadion, teilt das einheitliche, durch die Pharosinsel geschützte große Hafengebiet in zwei Haupthäfen, schafft also hier durchaus in der Nachfolge der älteren künstlichen Doppelhäfen und der freilich viel geringfügigeren Dammbauten von Syrakus und Knidos (s. o. S. 60 ff.) durch einen mehr als 1 km langen Bau erst den von Natur nicht vorhandenen Doppelhafentypus. In diesem gewaltigen Werk ist etwas von dem Geist des Bauherren des berühmten Belagerungsdammes von Tyros zu spüren, dessen Tätigkeit noch bei einigen verwandten Anlagen unverkennbar ist[4]). Das Heptastadion war ein massiver Damm mit

---

[1]) Eine der Molen mit v. Diest als römisch zu bezeichnen ist Willkür.

[2]) Ueber Alexandrien s. die ältere Literatur bei Puchstein in der RE. u. d. W. Dazu Schreiber, Festschr. f. H. Kiepert, 1898, 343. Leger, Les traveaux publics 489 ff. pl. VI. fig. 7. Besnier bei Dar.-Sagl. u. Portus. Merckel 359 ff. Philippson, Mittelmeergebiet 2. Aufl. 1907, 76. Noack, Athen. Mitt. 1906, 216 ff. Schiff RE u. Eunostou Limen. Unser Plan nach der immer noch verhältnismäßig besten Rekonstruktion von Neroutsos Bey. Mancherlei topographische Hinweise enthält auch Thiersch, Pharos, Antike, Islam und Okzident, 1909.

[3]) Noack a. a. O. 246 ff. u. Thiersch a. a. O. S. 84.

[4]) Ueber Tyros s. die oben S. 93 Anm. 2 angef. Literatur. Vor allem ist daneben der auf Alexander zurückgeführte 400 m lange und 40 m breite

zwei Bogendurchlässen (Strab. C 792, Bell. Al. 19) an den Enden. Ueber seine Höhe und Breite ist nichts genaueres bekannt. Sehr hoch kann er nicht gewesen sein, da auf ihm eine Wasserleitung lief (Strab. a. a. O.)[1]. Das Becken, das von dem Heptastadion im Westen, der Pharosinsel im Norden und der im Osten vorspringenden Halbinsel Lochias begrenzt wurde, war der große Hafen, der Haupthafen von Alexandrien. Daß gerade er, der keine direkten Wasserwege zum Nil besaß, dazu gemacht wurde, ist auffallend und nur aus der Tatsache, daß er leichter verteidigungsfähig ausgebaut werden konnte, erklärlich. Denn daran, daß er im Mauerring gelegen hat, kann nach dem, was von dem Verlauf der Stadtmauern aus den Ruinen und Quellen bekannt ist, kein Zweifel herrschen[2]. Diese müssen auf der Westseite des Heptastadions zur Insel gelaufen sein und die beiden Kastelle, die uns an seinem Ansatz genannt werden (Bell. Al. a. a. O.), werden nicht freistehende Forts gewesen sein, wie allgemein in den Rekonstruktionen angenommen wird, sondern besonders stark ausgebaute Stadtmauertürme. Die Einfahrt war durch zwei Molen verengt, deren westliche an der Ostspitze der Pharosinsel ansetzend, von ihr aus die Stadtmauer zu einer weiter östlich gelegenen Felsklippe führte. Hier erhob sich an ihrer Endigung westlich der Einfahrt der berühmte Pharosturm, dessen Lage am Ende des Stadtmauerzuges und auf dem Molenkopf bedeutsam ist. Der Pharos ist somit, abgesehen von seiner vielleicht erst späteren Verwendung als Leuchtturm, nichts weiter als eine monumentale Aus-

---

Damm zu nennen, der die Stadtinsel von Klazomenai mit dem Lande verband, so daß die dort gelegene Vorstadt Polichne (Thuk. VIII, 14, 2) mit in die über den Damm geführte Stadtmauer einbezogen werden konnte. Diese lief wohl auf der Ostseite des Dammes, die mit starker Böschung vom Meeresboden aufsteigt, während die Westseite senkrecht abfällt. An ihr wird der Damm zugleich als Quai gedient haben. Auch hier ist wohl der ursprüngliche Plan dahin gegangen, eine große Hafenanlage zu schaffen. Durch die Konkurrenz von Smyrna hat sich der Ort dann nicht entwickelt. Der Stadthafen im engeren Sinne lag im Nordwesten der Stadtinsel und war offenbar durch einen Molenzug, auf dem die turmbewehrte Stadtmauer lief, in den Mauerring einbezogen. Ueber Klazomenai s. vor allem Prokesch von Osten, Denkwürdigkeiten II 160 ff.; III 607; Ders. Wiener Jahrb. 1832, 3. Anz. Bl. 10 ff.; ferner Lamprecht, De rebus Erythraeorum, Berlin 1871; Labahn, De rebus Clazomeniorum, Diss Greifswald 1875; Chandler S. 88 ff.; Athen. Mitt. VII, 174 ff.; XV 340; Bürchner RE. u. Chytrophoria u. Chytrion. Wilamowitz, Berl. Sitz.-Ber. 1906, 55 ff.; Cuinet, La Turquie d'Asie III, 521; Plan nur Br. A. C. 1521 u. 1617; — Ferner ist die große befestigte Brücke zu erwähnen, die in Alexanders Zeit aufgeführt, den Euripos übersetzte, um Chalkis mit dem Brückenkopf Kanethos durch eine Mauer mit Wehrgang zu verbinden (s. o. S. 85 Anm. 2). Auch dadurch entstand der Eindruck eines Doppelhafens zu beiden Seiten der Brücke (Liv. XXVIII, 6, 9). — Eine weitere Dammverbindung der Art, wenn auch bescheidener, gleichfalls aus frühhellenistischer Zeit beim Kastell Ambrakus s. Leake, Northern Greece I, 201 ff. Hirschfeld in der RE. u. d. W. Oberhumner, Akarnanien 26. Einen Nachzügler dieser Gruppe bildet die zwischen zwei Dämmen eingespannte Bogenbrücke, die Leukas (s. d. im Katalog) mit Akarnanien verband.

[1] Ueber das Heptastadion s. Schaumbach, Jahrb. f. Philol. 1882, 220. Die dort angestellten Berechnungen der Breite sind ganz hypothetisch.

[2] S. darüber Puchstein a. a. O. I, 1378.

gestaltung der alten griechischen Stadtmauertürme zu beiden Seiten der Einfahrt. Daß er reichen plastischen Schmuck erhielt und zum Wahrzeichen der Stadt erhoben wurde, paßt dazu, daß andererseits in Milet die plastischen Bilder des Wappentieres an der Einfahrt der Löwenbucht aufgestellt wurden. Mit dieser neuen Monumentalisierung der Hafeneinfahrten hat die hellenistische Zeit eine bedeutsame Entwicklung angebahnt, die dann in der Kaiserzeit zu reicher Monumentenfülle geführt hat[1]). Die Terrasse, auf der der Turm stand, war zu einem starken Verteidigungswerk ausgebaut. Vor ihr noch eine, die Einfahrt weiter verengende, Mole anzunehmen, verbietet die Ueberlieferung ausdrücklich (Jos. Bell. Jud. IV 10, 5)[2]). Strabon bemerkt, daß in der Einfahrt Klippen lagen, die in Uebereinstimmung damit also nicht überbaut waren. Dagegen führte wie die Mole im Westen von der Ostspitze der Insel ausging, im Osten eine entsprechende Mole, die etwa 900 m lang gewesen ist, von der Endigung der Halbinsel Lochias aus die Stadtmauer über eine Klippenreihe ans Ostende der Einfahrt. Diese war dann nach den Ermittlungen Mahmoud Beys noch etwa 600 m breit, aber durch eine große Felsklippe in eine westliche 100 m weite und eine östliche 200 m weite Durchfahrt geschieden. Auch Strabo nennt neben den unter der Oberfläche gelegenen Klippen sichtbare. Auf der Halbinsel Lochias lag ein wohl villenartig zu denkender Palast. Daran schloß sich die eigentliche Residenz mit einem besonderen Königshafen, der z. T. durch Ausschachtung entstanden und in den Mauerring der Burg eingeschlossen war. Die Molen, durch die dieses kleine Becken im innersten Südostwinkel des Hafens abgeteilt war und die ein kleines Rechteck einfassen, hat Mahmoud Bey gleichfalls noch feststellen können. Auch sie ruhten auf Felsriffen. Dieser Königshafen ist allerdings ein Nachkomme der alten Tyrannenhäfen von Syrakus, Halikarnaß und Amastris (s. o. S. 132). Aber ein Unterschied trennt ihn von diesen, der tief im Wesen der veränderten Staatsformen begründet liegt. Der Königshafen fällt hier nicht mehr mit dem staatlichen Arsenal, dem Neorion, zusammen. Er ist vielmehr ein besonderes Königsarsenal für sich, das Schiffshäuser für die königlichen

---

[1]) Ueber den Pharos s. Thiersch a. a. O. Doch ist von Thiersch die Gesamtsituation des Turmes im Mauerring in seiner Rekonstruktion gar nicht berücksichtigt. Die zu ihm von der Insel herüberführende Mole rekonstruiert Th. als einen Bogenmolo, wie er auf dem Mosaik im Konservatorenpalast (s. b. Thiersch Abb. 11a) dargestellt ist, obwohl er selbst erklärt, daß dieses einen italischen Hafen wiedergebe, weil der Pharos nicht der alexandrinische ist! Wir haben allen Grund anzunehmen, daß die Mole massiv gewesen ist, wie schon Vaujany (Alexandrie et la basse Egypte, 1885, 43 ff.) tat. Abgesehen davon, daß eine Bogenmole in hellenistischer Zeit ohne jede Analogie ist, beweist die Tatsache selbst, daß das Heptastadion nur zwei Durchlässe für kleine Fahrzeuge hatte, daß man so etwas, wenn auch gekonnt, jedenfalls nicht gekannt hat.

[2]) Ob die von Josephus erwähnten „sehr großen Mauern" wirklich auf den bei Thiersch wiedergegebenen Münzen der Antoninenzeit dargestellt sind, ist sehr fraglich. Die dort wiedergegebenen Felsen sind wohl eher Andeutung des Klippenterrains. Die Mauern des Josephus sind umlaufende Bollwerke, wie Thiersch sie rekonstruiert.

Galeeren enthält (Bell. Al. 13, 1). Gegenüber lag das kleine Felsinselchen Antirrhodos, das auch ein, jedenfalls villenartiges, Palais mit einer eigenen Hafenanlage enthielt. Am Ufer trennte das Heiligtum des Poseidon auf einer Landecke das Palastgebiet von dem öffentlichen Hafen. Von ihm aus lief der lange Damm zu dem von Antonius auf einer Art von künstlicher Insel erbauten, wohl auch villenartigen Ruhesitz, dem Timonion. Von hier ab entwickelt sich die Quailinie des eigentlichen Hauptverkehrsgebietes in wiederholten recht- und stumpfwinkligen Ein- und Ausbiegungen, wohl zum Teil der Uferlinie folgend, aber sicherlich vor allem so reich gegliedert, um auf dem beschränkten Raum eine möglichst große Anlegefläche zn schaffen. Dieser Quai ist wohl als eine Art gepflasterter Straße zu denken (Pol. V 37, 8ff.; Plut. Kleom. 35). An ihm konnten auch die größten Schiffe anlegen (Strabo a. a. O.). Den Hauptteil dieses Gebietes nimmt das Emporion ein, in dem später anschließend an das Poseidonheiligtum das Caesareum lag, das, auch als Sebasteion bezeichnet (Philo, legat. ad Gajum XXII), ein Tempel des Augustus als Abfahrtsgott gewesen ist[1]). Ferner lag noch das Bendisheiligtum im Emporion. Ans Emporion schlossen sich die Neoria, ganz nach altgewohnter griechischer Art im selben Hafen mit ihm vereinigt (Strabo a. a. O. Caesar, Civ. III, 111)[2]). Das Neorion endete am Heptastadion, oder vielmehr an einem großen

---

[1]) Daß Augustus gemeint ist, würde schon die Bezeichnung Sebasteion beweisen. Und daß gerade er als Epibaterios verehrt wurde, ist kein Zufall, bei seiner nahen Beziehung zu Apollon, der sonst in dieser Eigenschaft besonderen Kult genoß: Als Epibaterios in Troizen (Paus. II, 32, 2), als Embasios mit einem Altar am Meer in Pagasai und in Ephesos (RE II, 1 S. 51), als Epibaterios wohl in Side, wo ein Fest der Epidemie der Athena und des Apollon unter dem Namen Epibaterion gefeiert wurde (CIG III, 4352). Es sei an die alte Funktion des Apollon als Archegeten erinnert, wie er in Naxos vor der Abfahrt von den Theoren sein Opfer erhielt (s. o. S. 16 u. S. 29). Als Abfahrtsgott ist uns nur Apollon bezeugt. Auch als Landungsgott kommt er vor: In Kyzikos als Ekbasios (Apoll. Rhod. I, 966), in Kyrene als Apobaterios (RE a. a. O. S. 43). Doch haben die gleiche Funktion auch andere Götter: Zeus an den von Alexander geweihten Altären in Elaius und Ilion als Apobaterios (Arr. An. I, 11, 7). Athena als Ekbasia in Byzanz (Dion. Byz. Frag. 8 u. 9). Artemis als Ekbateria in Siphnos (Hesych unter Ekbakterias). Wie Augustus in Alexandria so hat die Apollonis, die als Eusebes Apobateria in Teos verehrt wurde (Dittenberger, Syll. I, 1. Aufl. Nr. 234, s. dazu Scheffler, de rebus Teiorum, Diss. Leipzig 1882, S. 32) ihren Kult von Apollon geborgt. Apobaterien als Landungsopfer waren ganz gebräuchlich. Das zeigen die mythischen Apobaterien des Paris und der Helena in Epirus, durch die man den Namen Buthrotos (s. Stephan u. d. W.) zu erklären suchte (vgl. auch Preller II S. 200 und o. S. 16). Einen Ort Apobaterion gab es in Armenien. Dort sollte nach jüdischer mythologischer Ausdeutung die Stelle sein, wo Noah aus der Arche ans Land gestiegen war (Jos. Ant. I, 92). Man zeigte da noch die Reste der Arche Noah. Wichtiger ist, und ein amüsanter Beleg für die Vermischung hellenischer Gebräuche mit israelitischen Mythen, daß Noah dort bei der Landung geopfert haben sollte. Der Altar, den es also da gab, wird ebenso griechisch gewesen sein, wie der Name des Ortes.

[2]) In ihnen Schiffswerften und Schiffshäuser der Handelsmarine mit Neroutsos Bey zu sehen, geht nicht an. Neorion ist immer einwandsfrei eine Anlage der Kriegsmarine. Scheinbar im Neorion lag das Arsinoeion, das mit Blomfield (Bull. Soc. Arch. Alex. 1905, 3, 27ff.) auf die Lochias zu versetzen reine Willkür ist.

freien Platz, der an dessen Ansatzpunkt gelegen war. In ihm hat Noack den Hafenmarkt erkennen zu müssen geglaubt, eine Vermutung, die angesichts der Tatsache, daß der Hauptmarkt im Zentrum der Stadt gelegen hat, überaus ansprechend erscheint[1]). Freilich könnte man dagegen einwenden, daß der Hafenmarkt so nicht unmittelbar in Verbindung mit dem Emporion gestanden habe, sondern durch das Neorion davon getrennt gewesen wäre. Da jedoch der Platz hier am Ansatz des Heptastadions, das zugleich eine Hauptverkehrsstraße war, zweifellos in einem natürlichen Zentralpunkt des städtischen Verkehrs gelegen hat, so wird man doch jener Annahme zustimmen. Eine Verbindungsstraße hinter dem Neorion muß vom Emporion zu ihm geführt haben. Gegenüber der Abgerücktheit von diesem hatte der Platz einen großen Vorzug: er lag zugleich an beiden Häfen und konnte somit auch den Verkehr des Eunostoshafens aufnehmen. Warum freilich nicht das Neorion in den am Königspalast anstoßenden Teil, sondern zwischen Emporion und Hafenmarkt eingeschoben wurde, können wir nicht mehr übersehen. Vielleicht hat dabei die stärkere Gliederung des Küstenumrisses in der Mitte des Hafenbeckens mitgesprochen, vielleicht auch andere Gründe, von denen noch zu reden ist. Ob das Heptastadion an seiner dem großen Hafen zugewandten Seite als Quai gedient hat, vermögen wir gleichfalls nicht mehr zu sagen, aber wahrscheinlich ist es. An der Ostseite der Pharosinsel war vor dem im Stadtmauerring gelegenen Teil ein kleines Hafenbecken durch eine, nach Mahmouds Ermittlungen ebenfalls massive, Mole abgeteilt. Hier lagen jedenfalls in späterer Zeit Werften[2]). Es folgte dann der zum Leuchtturm führende Damm mit der Stadtmauer darauf. Auch der zu einer Terrasse ausgebaute Molenkopf, auf dem der Pharos stand, wird sich nach dem Innern des Hafens mit einem Quai geöffnet haben[3]). So bietet das Gesamtbild des großen Hafens noch für unsere Vorstellung einen überaus reichen Eindruck. Durch das besondere Becken des Königshafens, des kleinen Palaishafens auf Antirrhodos, das mit einem Damm herausgebaute Timonion, die mehrfachen Ein- und Aussprünge der Quailinie am Emporion mit den Heiligtümern dahinter, den kleinen Separathafen an der Pharosinsel, die dreifachen Dämme des Heptastadions, der Pharos- und Lochiasmole und über allem thronend das glänzende Monument des Turmes selbst war eine ungeheuere Mannigfaltigkeit gegeben, für die Strabon, was die Plangestaltung betrifft, den treffenden Ausdruck gefunden hat: der große Hafen teilt sich in eine Reihe von Häfen (C 792).

---

[1]) Noack a. a. O. S. 266.

[2]) Wachsmuth, Rhein. Mus. 1887 S. 464.

[3]) Freilich kann dieser Quai nicht so ausgesehen haben, wie Thiersch ihn rekonstruiert. Seine Annahme einer niedrigen Landungsstelle, die durch zwei seitliche Rampen mit der höheren Terrasse in Verbindung steht, beruht offenbar auf Uebertragung dieser uns aus der antoninischen Zeit (Terracina, s. dort) bekannten Form. Sie ist daher ebenso anachronistisch, wie der Bogenmolo.

Westlich des Heptastadions lag der Eunostoshafen[1]). Er ist im Altertum umgekehrt wie heute der weniger wichtige gewesen und diente wohl vor allem dem Transitverkehr kleiner Schiffe zur Mareotis und nilaufwärts[2]). Er war im Norden von der unbefestigten Pharoshälfte begrenzt, im Osten vom Heptastadion, im Süden von der Stadt, über deren Uferrand hier nichts näheres bekannt ist. Die Stadtmauer muß dort hinter einem wohl vorhandenen Quai umgelaufen sein, von der Westgrenze des Stadtgebietes bis zum Ansatze des Kastells am Heptastadion. Strabo nennt nur eine, für die Ansteuerung schwierige Einfahrt. Von den drei heute noch vorhandenen Durchfahrten zwischen der Westspitze der Pharosinsel und dem Lande, die durch zahlreiche Klippen von einander getrennt werden, kommt die westliche von vornherein nicht in Betracht, weil sie in zu großer Entfernnng vom antiken Stadtgebiet liegt. Auch die mittlere kann nicht als Mündung des eigentlichen Hafens angesprochen werden. So bleibt nur die unmittelbar an der Westspitze der Pharosinsel gelegene Durchfahrt (vgl. auch Dio Cass. XLII, 38). Sie hieß wahrscheinlich Poseidion (Plinius N. H. V. 128)[3]). Also ein zweites Poseidonheiligtum wird auf der Westspitze der Pharosinsel gelegen haben. Ob der Hafen im Westen durch eine jetzt verschwundene Landzunge oder Mole abgeschlossen war, wie vermutet worden ist[4]), muß dahingestellt bleiben.

Hinter dem Eunostoshafen und von ihm aus zugänglich lag ein gegrabener und in den Mauerring eingeschlossener Hafen, der jedenfalls von seiner regelmäßigen Gestalt den Namen Kibotos führte (Strabo C 792). Weder seine genaue Lage noch seine Form ist zu bestimmen und alle darüber angestellten Vermutungen entbehren fester Begründung[5]). Er stand durch einen Kanal mit der Mareotis in Verbindung durch dessen z. T. noch kenntlichen Lauf er ungefähr lokalisiert wird[6]). Nach den Prämissen des Königshafens werden wir auch in ihm wohl kein ganz künstliches Bassin, sondern eine nach der See zu durch Molen abgeschlossene, nur durch Ausschachtung in dem Boden erweiterte Bucht sehen. Auch der Kibotos enthielt Marineanlagen (Strabo C 795). Ob er ausschließlich Kriegshafen gewesen ist, wissen wir nicht.

Wie weit die Annahme, daß die Hafenanlagen von Alexandrien im wesentlichen ein einheitliches Ganzes der Gründungszeit darstellen, auch für den Kibotos gelten darf, ist nicht zu sagen. Es ist sehr wohl möglich, daß die einzelnen Könige, wie sie immer neue Palastanlagen

---

[1]) S. vor allem Schiff a. a. O.

[2]) Strabon bemerkt nicht ausdrücklich, daß der Kanal auch eine Mündung direkt in den Eunostoshafen gehabt habe, aber eine solche dürfen wir wohl voraussetzen. S. Mahmoud Bey, Mém. sur l'antique Alexandrie, 1872, S. 48ff.

[3]) Vgl. Schiff a. a. O. Man möchte dann die beiden übrigen bei Plinius genannten vada Steganus und Taurus für die Einfahrten des großen Hafens halten, wogegen allerdings die Reihenfolge spricht.

[4]) Puchstein a. a. O. Schiff a. a. O.

[5]) Ganz ungeheuerlich ist in diesem Punkt die von Desjardins, Aperçu historique sur les embouchures du Rhône, 1866, Pl. II gegebene Rekonstruktion.

[6]) Schiff a. a. O.

schufen (Strabo C 793), auch nach und nach bei der weiteren Ausgestaltung der Häfen, insbesondere der Marineanlagen tätig gewesen sind (s. Diod. I, 50, 7). In jedem Falle aber ist das Bild von Anfang an ein ungemein viel reicheres und auch in den Verhältnissen des Ganzen gegenüber allem Aelteren gesteigertes gewesen.

Die reiche künstlerische Ausgestaltung der Häfen von Alexandria, der im Pharosturm gipfelnde Monumentenschmuck, endlich die sicher vorauszusetzende, regelmäßige Gestalt des Kibotoshafens, all dies läßt uns trotz der Unkenntnis so vieler Einzelheiten noch ahnen, in wie hohem Maße diese Zeit die Häfen als architektonische Schmuckplätze aufgefaßt hat. Den glänzendsten Ausdruck hat diese Auffassung für uns noch erkennbar im hellenistischen Karthago gefunden. Das Gesamtbild der dortigen Hafenanlagen ist uns durch die ausführlichen Berichte, namentlich Appians, die durch die Forschungen an Ort und Stelle, vor allen die von Beulé in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts unternommenen Grabungen, illustriert worden sind, noch in der Hauptsache erkennbar[1]). Es konnte wahrscheinlich gemacht werden, daß die erste künstliche Hafenanlage in Karthago an der Stelle des späteren Handelshafens (s. unsern Plan XXIIa) schon am Ende des 5. Jahrhunderts im Wetteifer mit den Hafenbauten des großen Dionysios entstanden ist (s. o. S. 82ff.). Seit dem Jahre 368, in dem Karthago 200 Schiffe im Arsenal liegen hatte[2]), hat sich die Flotte bis zum ersten punischen Krieg nicht wesentlich vermehrt. Die während dieses gelegentlich genannte Zahl von 350 Einheiten schloß wohl viele kleinere Schiffe und Hilfskreuzer mit ein. Selbst für die Aufnahme einer solchen Zahl hätten die damaligen Häfen (Bucht von El Kram und späterer Handelshafen) genügt. Seit dem ersten punischen Krieg ging die karthagische Flottenmacht zurück. Umgekehrt wuchs die Handelsflotte entsprechend. Dazu kam noch, daß damals Karthago durch feindlichen Angriff unmittelbar und ernstlich bedroht wurde. So wirkten alle Faktoren dahin zusammen, den nunmehr zu großen Kriegshafen, der gegen Angriffe gesichert war, zum Handelshafen umzuwandeln, und nördlich davon einen kleinen neuen Kriegshafen, der mit 220 Schiffshäusern den vorhandenen Bedürfnissen reichlich entsprach, anzulegen. Seitdem hat Karthago drei Häfen.

Als Außenhafen diente der jedenfalls außerhalb des Mauerringes gelegene alte Stadthafen, die Bucht von El Kram im Süden. Sie wird schon frühzeitig gegen Nordosten durch eine von der Landspitze ausgehende Mole geschützt worden sein. Diese wurde bereits in spätestens hellenistischer Zeit nordwärts zu einem breiten trapezförmigen Quai erweitert, der als Choma bezeichnet und als Stapelplatz für Transitgüter, eine Art vor den Mauern liegendes Emporion,

---

[1]) Ueber Karthago s. jetzt den vorzüglich orientierenden Artikel von Oehler in der RE wo die Literatur vollständig verzeichnet ist. Unser Plan ruht auf den Aufnahmen der Carte archéologique von Bordy.

[2]) Meltzer II, S. 140.

benutzt wurde[1]). Die Mauern des punischen Karthago bilden ein vielumstrittenes Problem, das hier gestreift werden muß. Daß sie am Uferrande entlang gelaufen sind, ist klar, sowohl an sich wie aus Appians Beschreibung, und zwar ebenso im Osten wie im Süden an der Bucht von El Kram. In dieser haben wir uns sicherlich solange sie als Haupthandelshafen diente, also unter allen Umständen bis in die Mitte des 3. Jahrhunderts, einen Quai davor zu denken. Von hier aus mußte ein Tor direkt in die Stadt führen. Das wird man am Ansatz der Nehrung (Glossa), die den See von Tunis im Nordosten begrenzt, suchen müssen. Dazu paßt trefflich, daß hier ein großer freier Platz lag, jedenfalls der alte Hafenmarkt (App. Lib. 98)[2]). An der Ostseite der Stadt sind in punischer Zeit keine Quais vor den Mauern gelaufen, sondern diese liefen hart am Ufer entlang. Das macht die Ueberlieferung zweifellos. Was die erhaltenen Trümmer längs desselben betrifft, so kann also die Frage nur lauten: Haben wir die Reste punischer Stadtmauern vor uns oder römische Anlagen? Kahrstedt hat mit Entschiedenheit den punischen Ursprung verneint und die gesamten Reste als römische Quaianlagen angesprochen[3]). Das von ihm dabei angeführte Argument, daß die Anlagen über den vermutlichen Stadtumfang herausgingen, kann nicht geltend gemacht werden, da die in Frage kommende Küstenstrecke (zwischen Sidi bu Said und Bordj Djedid) wenn auch nicht bewohnt, so doch sicher befestigt war. Mit Entschiedenheit hat dagegen den punischen Ursprung Carton, dem wir die genaue Untersuchung der Reste verdanken, in eingehender Beweisführung verfochten[4]). Es handelt sich um große Quadermauerreste, die die ganze Küste an der Ostseite des Stadtgebietes in mannigfachen Vor- und Rücksprüngen begleiten. Der Verlauf dieser Mauern ließ sich auch mit Sicherheit ein ganzes Stück weit im Süden des Stadtgebietes am Nordufer des

---

[1]) App. Lib. 123. Die Gestalt des vorhandenen Chomas (Falbesches Trapez) aus einer an der Landspitze ansetzenden, sö. verlaufenden, 120 m l und 30 m breiten Mole, die dann nach Norden spitzwinklig umbiegend 425 m nordwärts weiter läuft, um endlich gleichfalls im spitzen Winkel zur Küste zurückzubiegen (s. Plan nach de Roquefeuil Arch. Anz. 1899 zu S. 7, dazu Oehler a. a. O. 2181), entstammt allerdings erst der römischen Zeit (vgl. S. M. M. 124). Aber schon Meltzer (II 168) hat darauf hingewiesen, daß seine eigenartige Gestalt nur verständlich ist, wenn eine ältere Mole ihre ursprüngliche Südwest-Grenze bedingte. Ueber die Entwicklung des Chomas vgl. Kahrstedt S. 20. Daß das Choma kein gewöhnlicher Quai vor der Stadtmauer war, sagt schon sein Name. Dazu kommt die Art der Befestigung und die durchaus gesicherte Lage. Die Gestalt wird also in hellenistischer Zeit nicht viel anders gewesen sein wie in römischer.

[2]) Eurychoria ist offenbar die Uebersetzung eines phönizischen Wortes. Nur so erklärt sich das Vorkommen der zwar in der Bedeutung damit vollkommen sich deckenden, aber doch etwas abweichend gebildeten Bezeichnung Eurychoros in Tyros bei Menander (Jos. Ant. VIII, 145). Bei Justin (XVIII, 3) heißt derselbe Platz campus (vgl. Mowers, Die Phönizier II, 195ff.). Richtiger wäre „Area" gewesen, wie der Hafenmarkt in Alexandrien genannt wird (s. o. S. 135ff.). Die Sache ist offenbar überall die selbe.

[3]) a. a. O. S. 14ff.

[4]) Comptes rendus 1910. 611; Rev. arch. 1911 II, S. 329; Revue Tunésienne 1912, 35ff., 165ff., 285ff., 395ff., 499ff., 560ff.

Sees von Tunis verfolgen. Freilich wird allgemein angenommen, daß die punische Stadtmauer nicht am Seeufer entlang lief, sondern unmittelbar westlich vom Ansatz der Nehrung nach Norden umgebogen sei, obwohl man aus der dafür geltend gemachten Notiz (App. Lib. 97) gerade so gut das Gegenteil herauslesen könnte. Aber dichter am Ansatz der Nehrung muß die Ecke der Stadtmauer doch gelegen haben, als sie Carton auf Grund seiner Mauerreste ansetzen muß. Das sagt Appian ganz deutlich (95 Ende). Dagegen wissen wir, daß in römischer Zeit der See von Tunis als Hafen benutzt worden ist (Procop. bell. Vand. I 15 p. 214 d., s. u.). Für römische Quais also wäre der Verlauf der Mauern erklärlich. Ihre Technik ist durchaus einheitlich. Für den punischen Ursprung derselben aber fehlt es an einer Analogie. Was wir von punischen Bauten in Karthago kennen, ist zu geringfügig, um die Frage zu entscheiden. Die einzigen sicher punischen Reste im Hafengebiet zeigen wesentlich kleinere Quaderabmessungen (was allerdings durch den verschiedenen Charakter der Anlagen begründet werden könnte) und punische Steinmetzzeichen [1]). Solche aber sind nirgends im Bereich der in Frage stehenden Ruinen gefunden worden. Dagegen ist die Konstruktion — massive Quadermauern mit Bruchsteinhinterfütterung — in römischer Zeit nichts Ungewohntes. Das gelegentliche Auftreten von Gewölben im Bruchsteinwerk spricht aber stark für römischen Ursprung [2]). Carton gibt ferner 7 m als Dicke der vermeintlichen Stadtmauer auch gerade am Seeufer an. Eine solche Mauer kann man aber doch wirklich nicht als schwach bezeichnen (App. Lib. a. a. O.)! Die zahlreichen Vor- und Rücksprünge sowie hafenartigen Einbuchtungen sprechen eher für die Bestimmung als Quais. Was endlich die punischen Fundstücke in der Mauerhinterfütterung betrifft, so halten sich die Angaben darüber sehr im allgemeinen. Sie geben im besten Falle einen terminus post quem. Punische Scherben in und über dem Boden gab es zur Zeit der frührömischen Stadt sicher massenhaft. In diese allerdings, also etwa in die augusteische Zeit, wird man angesichts jener Funde die Anlage datieren müssen. Es wäre ja auch höchst befremdlich, wenn die punischen Stadtmauern sich in kolossalen Resten am ganzen Meeresstrande erhalten hätten, sich aber auf dem Lande, wo sie ungleich mächtiger waren, nirgends, wie es der Fall ist, auch nur in den geringfügigsten Spuren nachweisen ließen [3]). Die Zerstörung der Stadt im Jahre 146 war radikal. Das bezeugen die Quellen ebenso wie der Augenschein. Hat man doch von der punischen Stadt bisher auch nicht ein einziges bedeutenderes Bauwerk trotz gründlichster Durchforschung des Bodens auffinden können. Und gerade die Befestigungs-

[1]) Schulten, Arch. Anz. 1911, 243 m. Abb.

[2]) Carton, Rev. arch. 1911 a. a. O. unter C.

[3]) Man könnte auf den Gedanken kommen, die Reste der theodosianischen Stadtmauer zuzuschreiben. Aber auch diese muß ihre Hauptstärke auf der Landseite gehabt haben. An entsprechenden Ruinen dort, die ihr zugeschrieben werden könnten, fehlt es ebenso, wie an punischen.

werke, die doch in einem solchen Falle das erste Objekt der Zerstörung sind, soll man so geschont haben, daß noch jetzt, nach mehr als 2000 Jahren, und nachdem inzwischen auf demselben Boden eine neue spätantike Großstadt entstanden und vergangen ist, ihre gewaltigen Reste — noch dazu an der der Ausbeutung ausgesetzteren Seeseite — vor uns stehen? Endlich: Die wesentlichsten Teile der Anlagen zwischen dem Nordende der Stadt (Bordj Djedid) und dem Choma entsprechen in so hohem Grade in ihrer Orientierung dem rechtwinkligen römischen Straßenzügen, die senkrecht, beziehungsweise parallel dazu verlaufen, daß auch dadurch römischer Ursprung erwiesen wird[1]). Mit dem punischen Karthago haben also diese Reste nichts zn tun, und über das Verhältnis der Stadtmauern zu den Häfen wissen wir nichts weiter, als daß diese außer der Bucht von El Kram im Mauerring gelegen haben[2]).

Aus dieser gelangte man durch eine 70 Fuß breite Einfahrt, die mit eisernen Ketten versperrt werden konnte (App. Lib. 96 und 121) in den Handelshafen. Er bildete ein oblonges Becken mit größerer Nordsüdachse und von ungefähr rechteckiger Gestalt, die jedenfalls durchaus regelmäßig gewesen ist (vgl. o. S. 83). Er war rings von Quais umsäumt, an denen besondere Vorrichtungen (Lochsteine?) zum Belegen der Schiffstaue vorhanden waren (App. Lib. 96). Dahinter lagen wohl Magazine (App. Lib. 127)[3]). Das ganze Gebiet des Handelshafens war rings von einer Mauer umgeben, bildete also eine Art Emporion (s. o. S. 30). Tore führten natürlich an der Westseite in die Stadt[4]). Im Osten und Süden lief die Stadtmauer um. Durch sie wird man in einem Tordurchgang auf das Choma gelangt sein. Dort wo im Norden die Umfassungsmauer an die des Kriegshafengebietes stieß, entstand eine doppelte Einfassung (App. Lib. 96).

Nördlich vom Handelshafen lag in gleicher Axe mit ihm[5]) der Kriegshafen. Er war durch Ausschachtung im Felsboden geschaffen und kreisrund (Durchm. 325 m). In der Mitte hatte man dabei einen Felsblock von kreisförmigen Grundriß stehen gelassen, der eine runde Insel (Durchm. 106 m) bildete[6]). So wurde der eigentliche Hafen durch einen Kanal in Gestalt eines Kreisringes von 119 m Breite gebildet.

---

[1]) Das punische Straßennetz verlief ganz anders und jedenfalls nicht mit rechtwinkligen Kreuzungen. Es war wahrscheinlich, was bei dem hohen Alter der Stadt natürlich ist, jedenfalls im Zentrum, ganz unregelmäßig. Das darf auch daraus geschlossen werden, daß 3 Straßen vom Markt zur Burg heraufführten (App. Lib. 128).

[2]) Ob die von Pistor (Bull. arch. 1911, 157ff.; Arch. Anz. 1913, 247ff.) gefundene Mauer wirklich ein Stück der s. Stadtmauer ist, muß einstweilen dahingestellt bleiben.

[3]) Meltzer II, 200; Oehler a. a. O. 2183.

[4]) Meltzer II, 213.

[5]) Arch. Anz. 1904, 173.

[6]) Die Angaben Beulés (Fouilles de Carthage 1861, S. 99ff.) sind durch die neueren Ausgrabungen, soweit sie nachgeprüft werden konnten, durchaus bestätigt worden und daher in ihrer Gesamtheit glaubwürdig. S. Schulten, Arch. Anz. 1911, 243.

Aus dem Handelshafen gelangte man dorthin durch eine 23 m breite, 20 m lange Durchfahrt, die an den beiden Mündungsstellen durch Vorsprünge, auf denen wohl die Umfassungsmauern endeten, von beiden Seiten etwas verengt war. Ihre Breite stimmt also genau mit der von Appian für die der Einfahrt zum Handelshafen überlieferten Zahl überein. Von einer besonderen Verschlußvorrichtung hören wir nichts. Eine solche war auch überflüssig. Denn feindlichen Angriffen konnte diese Einfahrt nie ausgesetzt sein. Der Rand des äußeren Ufers und der Insel war rings mit Schiffshäusern besetzt. Es waren 220 an Zahl. Deren Unterbringung hat viel Kopfzerbrechen gemacht. Beulé hat noch die Spuren punischer Schiffshäuser am Uferrand unter den römischen Quais feststellen können. Danach hatten diese dort eine Breite von 5,90 m, und nach Abrechnung von 47 cm, die auf die Zwischenwände entfielen, eine lichte Weite von 5,43 m. Diese Zahl stimmt auffällig zu den uns sonst bekannten Maßen. Im Norden verband die Insel ein Damm mit dem Lande. Rechnet man dessen Umfang ab, so bleibt noch auf dem letzteren ein Uferraum von 988,4 m, der für 167 Schuppen Raum bot[1]). Der Rest von 53 Schuppen also muß auf der Insel gelegen haben. Da diese nach Abrechnung der Dammbreite und einer von Beulé im Süden angenommenen Landungstreppe noch einen Umfang von 321 m hat, böte zwar die Uferlinie Platz für die erforderlichen 53 Schuppen der gleichen Dimension. Da jedoch nach innen zu der Raum dafür zu gering wird, ist man unter allen Umständen zur Annahme kleinerer Schiffshäuser gezwungen[2]). Soweit ist alles klar. Aber ein Umstand, dem bisher nicht Rechnung getragen worden ist, führt noch weiter. Appian sagt ausdrücklich, daß die vor den Schiffshäusern umlaufenden Säulenreihen, die dem Hafen einen hallenartigen Aspekt gaben, auch auf dem Inselrand vorhanden waren (*ἐς εἰκόνα στοᾶς τὴν ὄψιν τοῦ τε λιμένος καὶ τῆς νήσου περιφέροντες*). Zudem hat Beulé Trommeln jonischer Kalksteinsäulen gleicher Maße (0,47 m Durchm.) auf der Insel und unter dem Landquai gefunden (s. Abb. 8) und neuere Ausgrabungen haben seine Angaben bestätigt[3]). Die Säulen hatten also gleich große Abmessungen. Da können auch die Interkolummien bei beiden Fronten nicht wesentlich geschwankt haben. Auf dem Lande betrugen sie, wie wir sahen, 5,90 m. Denn diese Säulen, oder nach den Funden richtiger Halbsäulen müssen immer den Stirnabschluß der Trennungsmauern zwischen

---

1) Oehler a. a. O.

2) Oehler ebd. Leger (Les traveau publics, 480ff. mit Plan VII Fig. 3—5) unternahm den Versuch einer Rekonstruktion, bei der er die Schwierigkeit dadurch zu lösen suchte, daß er die Schuppen jedesmal nur an Ufer und Inselrand anlehnte und in den Kanal hineingebaut annahm. Abgesehen davon, daß diese Annahme einen viel zu schmalen Kanal übrig läßt und auch Beulés Funden widerspricht, ist das ohne Analogie unter den bekannten Schiffshäusern. Und wo standen die Säulen?

3) Beulé S. 108 und Schulten, Arch. Anz. 1911, 243 m. Abb. Nach Beulé war eine von ihm gefundene Säulentrommel an einem der Stege mit einem Loch zur Befestigung der Schiffstaue horizontal durchbohrt (s. Abb. 8).

den einzelnen Schiffshäusern gebildet haben, die hier aus noch zu erörterndem Grunde nicht, wie in Athen und Oiniadai durch eine offene Stützenreihe, sondern durch eine massive Wand geschieden waren. Nur so ist Appians Formulierung, daß vor jedem Schiffshaus zwei Säulen gestanden hätten, zu verstehen. Wir haben also nach der oben angestellten Berechnung am Ufer, den 167 Interkolumnien nach, ebenso viele Schuppen anzunehmen. Dem entsprechen etwas mehr als 54 Interkolumnien auf dem Inselrand von 321 m. Schiffshäuser für 53 Schiffe aber sollen wir dort unterbringen. Da keine Säule vor einer Schiffshausöffnung gestanden haben kann und wohl Platz für die Säulenstellung aber nicht für die Schuppen selbst vorhanden ist, bleibt nur eine Lösung: Nur jedem 2. Interkolumnium kann ein Schiffshaus entsprochen haben. 54 Interkolumnien ergeben also 27 Schuppen, in denen 53 oder richtiger 54 Schiffe (entsprechend auf dem Lande die glattere Zahl von 166) zu denken sind. Diese 27 Schuppen waren also den attischen und syrakusischen *ὁμοτεγεῖς* entsprechend für je zwei Schiffe gebaut, nur eben für solche kleinerer

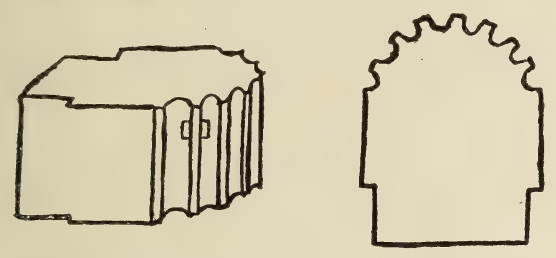


Abb. 8. Säulentrommmel aus dem Kriegshafen von Karthago (nach Beulé).

Dimensionen, wobei man auf die einzelne Schiffsabteilung immer noch mit 2,70 m ein etwa größeres Maß als das der syrakusischen Schiffshäuser erhält (vgl. o. S. 112 Anm. 3)[1]. Es wurde schon oben auf den Rückgang der karthagischen Kriegsflotte seit dem ersten punischen Krieg hingewiesen. Mit ihm stimmt die Tatsache überein, daß die doch verhältnismäßig sehr große Zahl von 220 Schiffen sich zum großen Teil aus kleinen Einheiten zusammensetzte. Nur bei dieser Gruppierung erhalten wir auch Platz für die von Appian ausdrücklich erwähnten Quais. Denn daß die Schiffshäuser hinter einem solchen Quai, vom Ufer zurückgerückt, gelegen hätten[2], ist schon wegen der Unzweckmäßigkeit eines solchen Verfahrens höchst unwahrscheinlich und wird durch die uns sonst bekannten Neorionanlagen ausgeschlossen. Diese Quais lagen vielmehr auf der Insel und zwar in jedem 2. Interkolumnium zwischen je zwei Doppelschuppen, und

[1]) Alle angeführten Zahlen können natürlich nur als annähernd gelten, solange wir nicht, worauf kaum zu hoffen ist, Steine erhalten, die unzweideutiger reden, als die schriftliche Ueberlieferung.

[2]) So Kromayer, Gött. gel. Anz. 1917, 452.

hatten natürlich Verbindungstreppen nach oben, die außen auf der Landseite in den Schiffshauszwickeln landwärts gelegen haben müssen [1]). Ueber den Schiffshäusern nämlich lagen Magazine (ταμιεῖα) für das Schiffsgerät, also je ein Raum im Obergeschoß des betreffenden Schiffshauses für das Gerät des darin untergebrachten Schiffes. Wie das im einzelnen aussah, wissen wir nicht. Aber die massiven Trennungswände zwischen den einzelnen Schuppen werden damit zusammenhängen. Die Schiffshäuser müssen jedenfalls flach gedeckt gewesen sein und darüber ein Obergeschoß getragen haben. Wir haben also über den Halbsäulen ein Gebälk in der Front anzunehmen, das den Halleneindruck erst vollständig machte. Ob dem Obergeschoß vor den Magazinen, vor denen ein Gang umgelaufen sein mag, eine zweite Säulenreihe in der Front entsprochen hat, so daß auch die Halle doppelgeschossig gewesen wäre, wissen wir nicht. Sicherlich hat bei dieser Anordnung der Magazine der Raummangel in dem erst später in die dicht bebaute Stadt eingezwängten Hafengebiet mitgesprochen [2]). Aber die praktischen Vorzüge dieser Zuteilung je einer eigenen Skeuothek — denn diese ersetzen doch jene Magazine — an jedes Schiff, wo dann die betreffende Mannschaft ihr Gerät im Falle der Mobilisation bereitliegend fand, sind unverkennbar. Darin zeigt sich die letzte Konsequenz einer schon in Oiniadai zu beobachtenden Entwicklung (s. o. S. 118).

Der Damm, der die Insel im Norden, genau in der Mittelachse mit dem Lande verband, wird auch schon in punischer Zeit bestanden haben, trotzdem die festgestellten Baureste erst römisch sind. Und auch schon damals wird er durch eine überbrückte Durchfahrt zerteilt gewesen sein. An der Südseite der Insel gegenüber der Einfahrt war eine als Treppe ausgebaute Landungsstelle vorhanden. Auf der Insel inmitten der Schiffshäuser lag das Admiralitätsgebäude. Der dafür gebrauchte Ausdruck σκηνή läßt an einen söllerartigen oberen Abschluß mit leichtem Dach denken. Der ganze Bau muß turmartig gewesen sein. Denn von ihm aus konnte man über die zweistöckige Schiffshausanlage, die Umfassungs- und Stadtmauern hinweg nach allen Seiten Ausschau halten [3]). Vielleicht stammen von diesem Bau die auf der Insel aufgedeckten Reste eines zweifellos punischen Bauwerkes [4]). Eine Umfassungsmauer umgab auch das Kriegshafengebiet auf allen Seiten.

An der Gesamtanlage, die uns hier glänzender als irgendwo sonst in der antiken Welt deutlich wird, fällt besonders zweierlei auf. Einmal der durch und durch regelmäßige und zu einer Axe durchgehend symmetrische Plan des Ganzen, der im direkten Gegensatz zu

---

[1]) Meltzer, Jahrb. für Phil. 1894, 121.

[2]) Meltzer II S. 208.

[3]) Allerdings sind Appians Worte etwas unklar. In seiner Quelle stand zweifellos, daß der Ausblick vom Admiralsgebäude aus nach außen möglich ist, während der Kriegshafen durch die Mauern gegen Einblick von außen sicher bleibt.

[4]) Schulten a. a. O. Kahrstedt S. 17.

allen bisher genannten älteren und gleichzeitigen Anlagen steht Man könnte auf den Gedanken kommen, darin ein spezifisch karthagisches Element zu sehen. Aber abgesehen davon, daß solche reguläre Plangestaltung bei einem erst aus dem Boden ausgegrabenen Becken sich leicht ergab und auch für den Kibotoshafen von Alexandrien vorausgesetzt werden mußte, verbietet die zweite Grunderscheinung des Ganzen eine solche Annahme: Die architektonische Formulierung des Aufbaus, die den Hafen als einen von Säulenhallen — und zwar jonischen — umgebenen öffentlichen Schmuckplatz auffaßt. Daß hier ein Grieche als leitender Baumeister am Werke gewesen ist, bleibt im hohen Grade wahrscheinlich. Zumindest aber ist die Anlage als eine typisch hellenistische anzusehen.

Den Namen Kothon indessen, den die Häfen führten, hielt und hält man allgemein für punisch, obwohl seine Ableitung dann noch ganz unklar bleibt. Und doch ist uns *κώθων*, die Feldflasche, ein wohlbekanntes griechisches Wort. Soviel ist sicher: Die antiken Leser des Appian, Polybios, Strabon, Vergil, Festus und Servius können das Wort für nichts anderes gehalten haben, als für die ihnen wohlbekannte Bezeichnung eines griechischen Trinkgefäßes. Da die Autoren selbst nichts vom Ursprung des Wortes sagen, müssen wir auch von ihnen das gleiche annehmen. Griechische Schiffer sind von jeher in großer Zahl nach Karthago gekommen. Das beweisen die zahlreichen Funde griechischer Keramik im karthagischen Stadtgebiet. Die älteste künstliche Hafenanlage von Karthago war im Wetteifer mit griechischen Anlagen des älteren Dionys in Syrakus entstanden (s. o. S. 82 ff.). Der runde Hafen in seiner architektonischen Ausgestaltung ist durchaus hellenistisch. Die Metapher, mit der ein Hafen als Trinkgefäß bezeichnet wurde, war den Hellenen ganz geläufig (s. Exkurs über die Hafennamen). Appian nennt offenbar die Anlage im ganzen Kothon (Lib. 127), während Strabon, dessen Bericht wohl gleichfalls auf Polybios zurückgeht, ausdrücklich einmal diesen Namen nur auf den runden Kriegshafen bezieht (C 832). Auch bei Polybios wird er nicht scharf faßbar, bald auf diesen bald auf die ganze Anlage bezogen. Ursprünglich also hieß vielleicht nur der auch in seiner architektonischen Gestalt ganz hellenistische Kriegshafen so, während später dann die Bezeichnung auf die Gesamtanlage der beiden Kunsthäfen ausgedehnt worden ist. Und leicht ergab sich dann auch die Uebertragung des Namens auf ähnliche Anlagen[1]). Der Ursprung

[1]) In Hadrumetum hieß später ein Hafen Kothon, s. im Katalog. Die vielumstrittenen Worte des Festus und Servius beweisen gar nichts, denn sie beziehen sich auf die karthagischen Häfen, die allerdings künstlich gewesen sind, aber vom phönizischen Ursprung des Wortes sagen sie nichts. Uebrigens wenn man das Meer in einen Kunsthafen gewissermaßen erst hineinlaufen läßt — und so etwas muß mit dem „inneren Meer" gemeint sein —, so entspricht auch das der Flasche. Nach Artemidor (b. Steph. u. d. W.) heißt Kothon auch eine Insel bei Kythera. Wie die aussah, weiß ich nicht. Aber Kothon ist nach Athenaios eine Flasche mit schmalem Hals (vgl. zur Gefäßform den Artikel *Κώθων* bei Daremberg-Saglio). Das würde gut auf die Gestalt der runden Insel mit dem schmalen Damm im N. passen. Ich verweise auf Kalpe (Gibraltar, s. Schulten RE. u. d. W.) und

des Namens wird ebenso hellenisch sein, wie es die Architektur gewesen ist.

Was wir sonst von der Ausgestaltung der Kriegshäfen in hellenistischer Zeit wissen, ist so gut wie nichts. In Rhodos, wo die Schiffshäuser so dicht gereiht waren und eine so große Menge darstellten, daß sie von der Höhe gesehen mit ihren Dächern „wie ein Feld“ (wir würden sagen Meer) von Ziegeln wirkten (Aristid. XXV, 3), und wo die Schiffe, fahrtbereite und außer Dienst gestellte, in 6-7 Reihen hintereinander gedockt gewesen sein sollen (ib. 4) — Angaben die mit äußerster Vorsicht zu benützen und kaum für die hellenistische Zeit zu verwerten sind, da damals die rhodischen Flottengrößen 50 Schiffe nicht übertroffen haben dürften [1]) —, war das Neorion mit erbeuteten Schiffsproren dekoriert (ib. XXIV, 53; XXV, 4). Seine strenge Abgeschlossenheit gegen den Zutritt Unbefugter, der mit der Todesstrafe bedroht war (Strab. C 653, danach Eustath. G. G. M. II, 312), wurde schon gelegentlich als Kennzeichen der hellenistischen Epoche hervorgehoben (s. o. S. 106). Trotzdem findet sich das Neorion auch in ihr noch vielfach in einem Hafen mit dem Handelshafen vereinigt. So lag in Alexandrien noch das Neorion am großen Hafen neben dem Emporion und ebenso scheint es in Seleukeia gewesen zu sein (Pol. V 60). Auch in Pagasai-Demetrias kann der Kriegshafen nur ein Teilgebiet eines der beiden außerhalb des Mauerringes liegenden Stadthäfen gebildet haben [2]). Ob in Elaia der Kriegshafen im geschlossenen Hafen gelegen und diesen ganz eingenommen hat, wissen wir nicht. Dann müßte der dort vorhandene Quai wohl erst römischen Ursprungs sein (vgl. o. S. 129 ff.). In Byzanz [3]) ist möglicherweise ein geschlossener Hafen Kriegshafen gewesen, wie es in Knidos der Fall war (s. o. S. 127). Auch über die Bauart der Schiffshäuser — vielleicht gehören ja die von Oiniadai überhaupt erst der älterhellenistischen Zeit an (s. o.

Lekythos (Thuk. IV 113). Die Grammatiker haben freilich anscheinend eine andere Deutung gehabt: sie verglichen das Becken mit der schmalen Einfahrt und die Flasche mit dem engen Hals.

[1]) H. van Gelder, Geschichte der alten Rhodier, 1900, S. 435.

[2]) Ueber P.-D. s. Philippson RE Art. Demetrias; JHS. 1906, 26, 145. Prakt. 1907, 178; 1908, 202 ff. m. Plan; 1909, 145 ff.; 1912, 169 ff.; Arbanitopoullos, Thessalika Mnemeia I, 1909, 63 ff. m. Plan; Beloch, Klio 1911, 442; eine antike Mole am Nordhafen Thess. Mn. a. a. O. Daß der Südhafen, an dessen Ufer die Stadtmauer mit besonders starken Türmen bewehrt war, der Kriegshafen (Nausthatmon Strab C 436) gewesen sei (ebd.), ist nicht wahrscheinlich. An seinem Ufer lag der Hauptmarkt (Liv. XXXV 34). Die starke Befestigung an der Angriffen zur See immer exponierteren Südseite ist ohnedies erklärlich. Allerdings kann auch der Nordhafen nicht ausschließlich Kriegshafen gewesen sein. Denn an seinem Ufer liegt ein zweiter Markt (Prakt. 1912, 172).

[3]) In byzantinischer Zeit hieß der mittlere der alten Stadthäfen Neorion (RE IV 981). Vielleicht ist das ein Fortleben des antiken Namens. Allerdings hatten die Byzantiner während der Belagerung durch Severus offenbar keine Kriegsflotte mehr, sondern nur kleine Kaperschiffe (Dio Cass. LXXIV, 11), was die Annahme unmittelbarer Tradition erschwert.

S. 115 ff.) — wissen wir außer der für Karthago erschließbaren allgemeinen Anordnung nichts Näheres[1]).

Aehnlich steht es mit der Ausgestaltung des Emporions. Auf die Teilung in Bürger- und Fremdenemporion in Alexandrien wurde schon an anderer Stelle hingewiesen und bemerkt, daß etwas ähnliches auch in Seleukeia vorgelegen haben muß (s. o. S. 40). Die Erwähnung eines Tores des Fremdenemporions in Alexandrien läßt dies als einen von einer eigenen Umfassungsmauer umgebenen Bezirk erscheinen (s. o. S. 40). Im übrigen bleibt auch in der hellenistischen Zeit die Halle der das Emporion bezeichnende Bautypus. Von einem Deigma, das in der Unterstadt am Hafen lag, hören wir in Rhodos (Diod. XIX, 45, 4; Pol. V 88, 8)[2]). Apostaseis werden in Alexandrien erwähnt[3]). Das sind wohl mehr Schuppen zur Warenlagerung. Eine Halle hat im Grunde des Hafens von Melos[4]) gelegen und eine anscheinend gleichfalls hellenistische auf einer Terrasse über dem Hafen von Oiniadai[5]). Doch ist die hellenistische Zeit, wie in den Marktanlagen und wie im Neorion von Karthago auch hier über die lockere Gruppierung von Einzelbauten hinaus zu einer großzügigen architektonischen Gesamtauffassung des Emporions als eines von einem einheitlichen Hallenkranz umsäumten Schmuckplatzes fortgeschritten.

Das Bild einer solchen Anlage in streng systematischer Ausgestaltung bietet uns das Innere der Löwenbucht von Milet[6]). Hier ist nördlich von dem schon in der älterhellenistischen Zeit angelegten Nordmarkt der anschließende Teil des Hafens am Südufer und den anstoßenden Partien östlich des Theaterhügels und westlich des hier schon seit alter Zeit gelegenen Heiligtums des Apollo Delphinios durch einen an den Ecken rechtwinklig umbiegenden Quai zu einem regelmäßigen Becken ausgebaut[7]). Der Quai besteht aus einer Futtermauer von Marmorquadern mit Porosfüllung und hatte ein Pflaster aus Marmorplatten, das, um das Wasser ablaufen zu lassen, sanft gegen das Meer hin geneigt war. Vor dem Delphinion

[1]) Wie Torr (Rhodes in ancient times, 1885 S. 45) aus der Angabe Polyaens (V 17), daß 13 Schiffshäuser mit soviel Schiffen, wie darin lagen, verbrannt wurden, einen Schluß auf ihre Bauart zieht, ist mir völlig rätselhaft.

[2]) Siehe S. 120 u. v. Gelder a. a. O. S. 6 Anm. 1.

[3]) Strab. C 794. Wachsmuth, Stadt Athen II, 1, 105. Cf. Suidas u. Krios. Schol. Ar. Equ. 1001. Herakl. Pol. 39.

[4]) Ueber Melos s. Roß, Inselr. III, 3 ff, 145 ff,; Prokesch v. Osten, Denkwürdigkeiten II, 209 ff.; Athen. Mitt. I, 244 ff ; Ehrenberg, Inselgruppe von Melos, Diss. Leipz. 1889; Philippson, Beitr. z. Kenntnis der griech. Inselwelt, 1901, 106. Annual III, 71 ff.; IG. XII 3, 197; Vor allem JHS. XVI, 347 ff. m. Plan Fig. 2. Dort auch über die Mole, deren Fundamente aus einer Schüttung von Steinen und Concretum mit einem Oberbau aus Quadern bestehen. Auf der Mole sah Prokesch noch Gewölbe, wohl römischen Ursprungs. Sie selbst aber wird mit der hellenistischen Stadtmauer erbaut sein. Und als gleichzeitig muß auch die im Grunde des Hafens gelegene Halle einstweilen gelten.

[5]) Noack, Arch. Anz. 1897, 82.

[6]) Für Milet s. vor allem, neben den Ausgrabungsberichten Wiegands in den Sitz.-Ber. u. Abh. d. Berl. Ak. u. im Arch. Anz., v. Salis, N. Jahrb. 1910, 103 ff.

[7]) Zum Delphinion s. o. S. 29. Ueber den Quai: Berl. Sitz.-Ber. 1901, 909 u. Arch. Anz. 1906, 13.

war er 18 m, an der Südseite 10 m breit. Dahinter lief am südlichen und westlichen Ufer ein einheitlicher Hallenzug dorischer Ordnung, bestehend aus einem 125 m langen südlichen und einem 35 m langen westlichen Trakt. Die Halle bestand, wie so häufig aus einem vorderen Gang hinter den Säulen und einer Reihe von kleinen Gelassen dahinter, die als Büroräume, Verkaufsstände usw. gedient haben werden[1]). An der Ostseite lag hinter dem Quai die Umfassungsmauer des Delphinions, die in älterer Zeit nur zwei einfache Türen, später (seit dem zweiten Jahrhundert) ein monumentales Tor hatte. Auch das zweite, 21 m breite und von 16 Stützen getragene Prachttor, das in der Südostecke des Emporions an der Ausmündung der Hauptstraße auf den Quai lag, ist erst eine spätere Zutat[2]). Im Nordwesten bildete den Abschluß des Gebietes ein kleiner, mit Monumenten geschmückter Bezirk, gewissermaßen eine Dependance des gegenüber liegenden Delphinions, nur ohne Ummauerung zum Schmucke des Hafens dienend als plastische Endigung der langen Quailinien und Säulenfluchten der Halle. Hier erhob sich ein Dreifußmonument (daneben später in römischer Zeit ein zweites kleineres) neben einem Altar. So stellt sich der in einfacher, durchgehender Architektur ausgebaute Handelshafen des hellenistischen Milet neben den in der grundsätzlichen Gestaltung gleichartigen Kriegshafen von Karthago.

War in diesen beiden glänzendsten Vertretern des hellenistischen Hafenbaues eine einheitliche, klar übersehbare, regelmäßige Anlage nicht nur im Hallenaufbau, sondern auch in der Grundrißgestaltung des Ganzen, in Milet, soweit es die Verhältnisse gestatten, angestrebt, in Karthago restlos durchgeführt, so sehen wir ein gänzlich verändertes Bild in zwei andern Metropolen des hellenistischen Verkehrs, im korinthischen Lechaion und in Delos.

In L e c h a i o n verdankte der künstlich ausgegrabene Hafen seine Entstehung der archaischen Zeit und hatte offenbar von Anbeginn an eine unregelmäßige Gestalt (s. Plan XXIII u. o. s. 53 ff.)[3]). In klassischer Zeit war es der Hauptkriegshafen von Korinth (Xen. Hell. IV, 4, 19), und es gab naturgemäß dort Schiffshäuser (ib. 12). Das Hafensystem, wie es im Wesentlichen noch heute erkennbar ist, wird jedoch mit Sicherheit nicht über die zweite große Blüteperiode von Korinth in der hellenistischen Zeit zurückgeführt werden können. Denn auch von den bekannten römischen Hafenanlagen weicht es so sehr in seiner Gestalt ab, daß es der Kaiserzeit nicht zugeschrieben werden kann. Die Zerstörung von Korinth im Jahre 146 wird auch, mag sie noch so radikal gewesen sein, hauptsächlich die Stadt selbst betroffen haben. Ihr Grund war ja die Konkurrenzfurcht römisch-delischer Großkaufleute, und ihr Ziel die Zerstörung des korinthischen Großhandels, der immer in der Stadt selbst konzentriert war (s. o. S. 47). Bei der geringen Entfernung

---

[1]) Berl. Sitz.-Ber. 1905, 537 ff.; Arch. Anz. 1906, 13.
[2]) Ebd.
[3]) Ueber Lechaion s. die S. 53 Anm. 2 u. 4 angegebene Literatur.

von dieser hat der Ort nie selbständige Bedeutung gehabt. Außerdem aber ist es höchst unwahrscheinlich, daß die Römer sich den für sie so wichtigen Flottenstützpunkt am Isthmus selbst zerstört hätten. Endlich sei auf Karthago verwiesen, wo die gründlichste Zerstörung, die je eine antike Stadt betroffen hat, doch den Hafen im Wesentlichen unberührt ließ, so daß noch heute dieser mit den Resten seines Wiederaufbaues der Kaiserzeit, wie ein getreues Abbild des hellenistischen, uns durch die geschichtliche Ueberlieferung bekannten Systems, jedenfalls im Grundriß, wirkt. Aber wie dort so sind auch hier die Einzelheiten beim römischen Wiederaufbau vielfach verändert worden. Reste von Schiffshäusern sind nicht gefunden worden. Solche haben natürlich in hellenistischer Zeit noch bestanden. Die allgemeine Anlage des inneren Hafens darf jedoch als hellenistisch angesprochen werden. Fraglicher ist das mit den äußeren Anlagen. Auch in Karthago legen sich ja um den hellenistischen Kern in der Kaiserzeit große Außenquais. Paris hat die Meinung vertreten, daß das gesamte Hafensystem mit Einschluß der äußeren Anlagen trotz des verwickelten Planes eine überaus rationelle Anlage darstellt. Aber auch dies würde an sich nicht ausschließen, daß einzelne Bestandteile später hinzugekommen sind[1]).

Der Innenhafen zerfällt in zwei Teile, oder richtiger zwei um je ein Zentrum vereinigte Gruppen von Bassins. Man kann je ein dreieckiges mit der Spitze, in die Kanaleinfahrten münden, zum Meere gekehrtes Ausweichbassin (a, α) unterscheiden, an das sich landeinwärts je zwei schlauchartig eindringende Becken anschließen. Von diesen ist das nach der Mitte zu gelegene beide Male runder und kleiner, das äußere langgestreckter und größer. Beide Komplexe waren durch einen an der engsten Stelle mindenstens 12 m breiten Kommunikationskanal verbunden. Durch die verschieden gerichteten Zufahrtskanäle und durch ihn war offenbar genügende Zirkulationsmöglichkeit sowohl für die Schiffahrt wie für die Wassermassen gegeben. Zugleich wurde dies Prinzip dem altgewohnten hellenischen Typus der Doppelhäfen mit Einfahrt nach verschiedener Richtung gerecht. Ob mit dieser Doppelanlage eine Unterscheidung von Handels- und Kriegshafen verbunden war, ob ihr auch ein historisches Wachstum zugrunde liegt, ist nicht zu entscheiden. Für die Auffassung, daß der Westteil als Kriegshafen gedient habe, scheint mehreres zu sprechen. Eine kleine kreisrunde Insel ist hier in dem südöstlichen Becken ausgespart geblieben. Sie könnte gut ein Gebäude wie den Admiralsturm auf der Insel von Karthago getragen haben. Die ältesten Teile des Hafens werden ohnedies im Westen gelegen haben, in der Nähe der Stadt und der Langen Mauern[2]). Ferner ist es

[1]) Unsere Darstellung ruht im Wesentlichen auf der gründlichen Studie von Paris, Bull. corr. hell. 1915, 5ff.

[2]) Prakt. 1892, 123. Die dort für die Anhäufung der Schuttmassen im Osten gegebene Erklärung, daß man damit auf den im Westen gelegenen Ort Rücksicht genommen habe, ist wenig einleuchtend. Sind denn etwa diese Schuttmassen älter als der Ostteil des Hafens, der doch nicht älter sein wird als die entsprechende Ausdehnung des Ortes?

auffallend, daß sich an den Rändern des Westteiles nirgends ausgehobene Schuttmassen finden, sondern daß diese sämtlich an den Ufern des Ostteiles aufgehäuft sind, wo die Schutthügel eine recht erhebliche Höhe (16—18 m) erreichen. Wenn im Westen der Kriegshafen lag, ist das ganz verständlich. Denn hier hätten solche Massen der Anlage der Schiffshäuser im Wege gestanden [1]). Wie dem auch sei, die ganze Anlage ist gekennzeichnet durch das Bestreben auf möglichst geringem Raum eine möglichst große Uferlinie und damit Anlegefläche zu gewinnen [2]). Immerhin hätte dies Problem auch durch eine regelmäßigere Gestaltung gelöst werden können, wie das Beispiel des karthagischen Kriegshafens zeigt. Wir wenden uns nunmehr den Einzelheiten zu.

Von den Einfahrtskanälen ist der westliche nur ungefähr seiner Lage nach bekannt. Der östliche ist etwa 14 m breit und bildet einen spitzen Winkel gegen die Küste und die Strömung, wodurch die Versandung erschwert wird. Auch ist er rechtwinklig zur herrschenden Windrichtung (Nord-West) geführt, so daß man unter dem Wind einfahren konnte [3]). Endlich verläuft er nicht gradlinig, sondern etwas gebogen, auch dies zum Schutz gegen Versandung [4]). Die beiden Molen zu beiden Seiten seiner Einfahrt, die diese gewissermaßen in tieferes Wasser herausschieben, werden kaum schon der hellenistischen Anlage zuzuschreiben sein [5]). Die Ausweichbassins, in die man zunächst durch diese Einfahrtskanäle gelangte, haben eine Breite von mindestens 80 m an der schmalsten Stelle. Die Breite der übrigen Bassins beträgt überall mindestens 52 m. Das ergibt bei der Annahme einer Durchfahrtsstraße von 14 m (Breite der Einfahrten) an beiden Ufern noch je einen 19 m breiten Streifen für die dort liegenden Schiffe, was für Handelsschiffe aller Größen [6]) und auch für Durchschnittsgrößen der Kriegsfahrzenge vollauf reicht. Im Ostteil des Innenhafens sind noch an mehreren Stellen Quais vorhanden, die hier die ganzen Ufer umsäumten. Hier mußte es solche auch schon in hellenistischer Zeit geben, wenn auch die noch erhaltenen erst aus der Kaiserzeit stammen dürften. Denn sie waren von vornherein als Widerlager für die hier aufgetürmten Sandmassen unerläßlich [7]). Im Westteil ist nur die runde Insel von Quais eingefaßt. Die Höhe derselben über dem Meere schwankt entsprechend der Mächtigkeit der zu stützenden Massen. Sie beträgt an den ebenen Partien nur

---

[1]) Lechaion war in hellenistischer Zeit ein Hauptstützpunkt der makedonischen Flotte (Pol. V 2; Plut. Arat. XXIV 15).

[2]) Paris a. a O. S. 14, s. o. S. 54.

[3]) Paris S. 8ff. und S. 15.

[4]) Vgl. den Zufahrtskanal in Phalasarna S. 81.

[5]) Die Molen sind 1,20—1,40 m breit, die westliche noch 10 m lang erhalten. Beide bestehen je aus einer Reihe grob zugehauener Konglomeratblöcke ohne Verklammerung. Die Technik erlaubt keine Schlüsse. Eine antike Analogie zu diesen Einfahrtsmolen kenne ich nur in der römischen Hafenanlage von Circei s. d.

[6]) Paris S. 16.

[7]) Ebd. S. 12.

1,20 m, steigt aber an den großen Schutthaufen bis über 2,65 m. Die Quais bestehen aus einer Futtermauer von Konglomeratquadern, deren Langseite im allgemeinen senkrecht zum Ufer liegt. Von Zeit zu Zeit treten Querverstrebungen der gleichen Konstruktion, die den ganzen Quai innen durchsetzen, auf. Sie ergeben eine Quaibreite von mindestens 3 m, die aber wohl noch größer gewesen sein wird. Dahinter, beziehungsweise dazwischen liegt ein Füllwerk von Bruchsteinen, Kieseln und Erde.

Vor diesem Innenhafen, der seiner wesentlichen Gestalt nach hellenistisch sein muß, lag ein Vorhafen. Paris hat auch in dessen Anlage die Zweiteiligkeit wieder finden wollen, so daß vor jedem der beiden Teile des Innenhafens je eine Abteilung des Vorhafens gelegen hätte. Denn er faßt den letzteren als aus zwei durch Molen seitlich abgeschlossenen und durch eine Mole von einander getrennten Abteilungen bestehend auf, von denen jede einer der Einfahrten zum Innenhafen vorgelegen hätte. Doch ein Blick auf den Plan lehrt, daß diese Auffassung nicht richtig sein kann. Hätte es sich um ein einheitliches System solcher Art gehandelt, so wäre doch auch sicher die östliche Einfahrt im Zentrum ihres Vorhafens angelegt worden, wie die westliche und nicht seitlich davon. Zwei von Paris angenommene Bassins des Vorhafens sind aber überhaupt nicht gesichert. Und wären sie vorhanden gewesen, so hätte man garnicht aus dem östlichen direkt in den Innenhafen gelangen können. Erhalten sind uns von diesem Außenhafen nur die Ansätze zweier Molen westlich von jenen vorgenannten Schutzmolen der östlichen Einfahrt, und zwar die eine etwa in der Mitte zwischen beiden Einfahrten, die andere über 250 m westlich der westlichen. Diese Molen sind mehr als 10 m breit und verlaufen senkrecht zum Ufer. Die Länge der östlichen gibt Paris auf 42 m an. Ob sie länger waren, ist nicht festgestellt. Die Technik zeigt ebenso wie der ganz gleichartige Verlauf, daß es sich um eine einheitliche Anlage handelt[1]). Die Molen ragten wenig mehr als 1 m über die Wasserfläche empor und ihre Oberfläche neigte sich vielleicht nach dem Ende zu etwas, jedenfalls zum Abfluß des Wassers[2]). Die erhebliche Breite läßt in ihnen unter allen Umständen Quaimolen erkennen und bei der verhältnismäßig geringen gesicherten Länge weiß man garnicht, ob es sich nicht überhaupt nur um molenartige Quaivorsprünge, wie wir sie z. B. in Delos kennen (s. u.), handelt. Und endlich muß damit gerechnet werden, daß diese ganzen Anlagen erst der Kaiserzeit entstammen könnten. Eine solche Datierung wird aber in hohem Grade wahrscheinlich gemacht, durch eine Münze des Caracalla, auf der sicher der Hafen von Lechaion dargestellt ist[3]). Auf ihr ist, von der sonst auf Münzen so beliebten

---

[1]) Sie bestehen aus regelmäßigen Kalksteinquadern in gleich hohen Schichten (Paris S. 10, Georgiades fig. 5). Die Fugen klaffen etwas. Es muß also Mörtel benutzt gewesen sein, was gleichfalls auf römischen Ursprung weist.

[2]) Siehe: Die Neigung des Quais in Milet o. S. 147.

[3]) Imhof-Gardner, Numism. Comm. Paus. S. 155 pl. F-F VI.

Rundform abweichend (siehe darüber im 9. Kapitel), ein Hafen mit zwei gradlinigen parallelen Molen dargestellt, auf denen anscheinend Kolonnaden laufen. Im Hintergrunde, vom Wasser aus durch eine Treppe zugänglich, erhebt sich ein Tempel, in dem man mit Recht den bei Pausanias (II 23) genannten gesehen hat, zwischen einer Aedicula und einer Statue[1]). Im Innenhafen ist für solche Molenanlage kein Platz. Es kann also nur der Vorhafen gemeint sein. Da der Tempel schon älter als Caracalla und offenbar auch garnicht die Hauptsache auf dem Münzbild ist, stehe ich nicht an, die Molen des Außenhafens für ein Werk dieses Kaisers anzusprechen. Ob außer dem Innenhafen in hellenistischer Zeit schon Anlagen bestanden haben, ist sehr zweifelhaft.

Ist also der rationelle Charakter des Gesamtsystems als zweier Abteilungen mit Vor- und Binnenhafen sehr fraglich, so muß die andere Frage gestellt werden, ob nicht das schwer zu übersehende Ganze dieser ein- und ausgezackten Uferränder das Ergebnis einer wenig planvollen, nur durch rapiden wirtschaftlichen Aufschwung erklärbaren Entwicklung ist. Denn dafür spricht stark die Analogie der großen Anlagen von Delos[2]) (s. Plan XXIV).

---

[1]) Auf diesen Poseidontempel, in dem natürlich auch das eherne, von Pausanias genannte Kultbild stand, wird die von Georgiades erwähnte Lokaltradition, wonach auf der runden Insel ein Poseidonbild gestanden habe, zurückgehen. Das ist natürlich ganz wertlos und kann sehr wohl Erfindung eines modernen Pausaniaslesers sein. Andererseits sind solche Inselheiligtümer in hellenistischer Zeit beliebt geworden. Es sei vor allem auf die kleine Kultinsel bei Apollonia am Ryndakos verwiesen (Hamilton II 90; Lebas-Reinach, Voyage archéologique, Paris 1888, 38 ff. Taf. 45 ff.; Ruge, Pet. Mitt. 1892, 225; RE u. d. W.; Hasluck, Cyzicus S. 68 ff.). Dort ist eine kleine, 200—300 m vom Stadtkap entfernte Insel mit Quaimauern künstlich in Gestalt eines Rechtecks (70 × 45 m) ausgebaut. Diese, aus Quaderwerk bestehend und bis zwei m ü. M. bei niedrigstem Wasserstand emporgeführt, umgeben die Insel auf drei Seiten gradlinig. Auf der vierten, der Stadt zugewandten Seite springt eine Landungstreppe als Hemikyklion ein. An den Quaimauern finden sich drei übereinander angeordnete Reihen von Kragsteinen mit Durchlöcherung zur Befestigung von Schiffstauen. Diese sonderbare Anordnung hat Lebas mit Recht durch die im See von Apollonia in den verschiedenen Jahreszeiten stark schwankenden Wasserhöhen erklärt. Ob man daraus freilich, wie er tat, auf periodisch gefeierte Feste und nicht vielmehr auf ständige Benutzung schließen darf ist unsicher. — Ein weiteres Inselheiligtum mit Altar lag vermutlich auf einer Klippe des kleinen Hafens in Rhodos (Biliotti-Cottret 453). Auch die beiden, wie das Timonion des Antonius in Alexandrien, auf Dämmen zugänglichen Inselplattformen im Hafen von Melos (s. o. S. 147 Anm. 4) werden am ehesten Heiligtümer getragen haben. Vielleicht lag auf der westlichen ein Poseidonheiligtum, in dem die berühmte in der Nähe gefundene Statue gestanden haben könnte. — Auf einer Insel nördlich der Stadt stand der von Dionys. Hal. I, 50, 4 erwähnte Tempel der Aphrodite Aineias von Leukas.

[2]) Siehe vor allem oben S. 50 ff. Aus der reichen Literatur über Delos stelle ich das für die Häfen Wichtige zusammen: Benoit, Arch. miss. sc. 1851, 385 ff.; Ulrichs II, 203 ff.; Lebègue, Recherches sur Délos, 1875; Bürchner-Wasle RE u. d. W.; Bull. corr. hell. VI, 66; VIII, 75 ff.; XI, 269; XIII, 408; XVI, 374; XX, 428; XXIII, 56 ff.; XXIX, 5 u. 228; XXX, 632; XXXI, 46 u. 457; XXXII, 1 ff.; XXXIV, 110; Comptes rendus 1895, 28; 1904, 731; 1905, 763; 1907, 338; 1909, 398; 1910, 311; 1911, 215 u. 423; Exploration Archéologique de Délos I—V, VII. König, Bund der Nesioten, Diss. Hall. 1910, 15 ff. Die In-

Nach der Abschüttelung des athenischen Joches war hier im Jahre 315 wieder ein selbständiges Staatswesen erstanden. Kurz darauf erfolgte die Gründung des Nesiotenbundes, dessen idealer und neutraler Mittelpunkt Delos wurde, wie es bis dahin der des attischen Bundes gewesen war. Aber im Unterschied zu diesem bestand jetzt wieder neben dem Temenos und in enger Verbindung mit demselben eine autonome Polis. Damit war der Keim einer neuen Entwicklung gegeben. Ihr kam, wenn auch nicht politisch, so doch wirtschaftlich, wie schon einmal in archaischer Zeit, die Bedeutung und zentrale Lage des Heiligtums zugute. Um diese nicht zu gefährden, hatten die Delier selbst ein Interesse daran, neutral und politisch indifferent zu bleiben. Nach außen trat immer der Gott in Erscheinung. Aber in Wahrheit waren es die delischen Großkaufleute, die das Heft in Händen hatten. Jede feindliche Handlung gegen sie konnte als eine solche gegen den Gott ausgelegt werden. So entwickelte sich die Stadt zu hoher Blüte und größerer räumlicher Ausdehnung. Damals wird im Süden, wo vielleicht seit altersher[1]) vor dem Südzugang zum Temenos ein Markt für die Pilger lag, die alte Agora (die sogenannte Tetragonos) entstanden sein[2]). Anfangs war es wohl nur ein freier großer Platz unweit vom Strande. Zwischen 250 und 230 wurde dann an der Westseite der Agora zwischen ihr und dem Meere, eine mit der Front auf die hier zum Temenos führende Straße geöffnete Stoa gebaut[3]). Zwischen der Straße und dem Meer war offenbar ein freier Platz, eine Art Emporion[4]). Dieser wurde um 200 dann durch

---

schriften der autonomen Zeit jetzt IG. XI 2 u. 4. S. a. o. S. 39 Anm. 5. Eine ausgezeichnete Studie über die Häfen, die für alle Einzelheiten heranzuziehen ist, hat Paris, Bull. corr. hell. 1916, 1 ff. veröffentlicht. Nach dem dort gegebenen Gesamtplan unser Plan XXIV.

[1]) Die Reste in dieser Gegend führen bis in die geometrische Zeit zurück. Comptes rendus 1910, 311.

[2]) Bull. corr. hell. XXVI, 551.

[3]) In ihr ein Deigma zu sehen (Bull. corr. hell. XXVI, 551) geht, wie die folgende Entwicklung zeigt, nicht an.

[4]) Das Gesetz über den Verkauf von Brennmaterialien (s. o. S. 42 ff.), das doch sicher am Emporion stand, ist unter dem Boden des Südendes der Philippsstoa gefunden worden. — Von Hafenanlagen aus dieser Zeit wissen wir sonst noch nichts. In Inschriften begegnen *οἰκήματα πρὸς θαλάττῃ* und *ἐν τῇ ἀποβάσει*, ferner eine *οἰκία Σωσιλεία, πρὸς ᾗ ἡ κρηπίς* und *οἰκίαι ἐν λιμένι*. Die *οἰκίαι* sind Wohnhäuser, die *οἰκήματα* Handelsbauten oder Vereinslokale (Bull. corr. hell. XXIX 38, s. Poland, Griech. Vereinswesen, 1909 S. 459 ff.). Was unter der Apobasis, der Landungsstelle oder dem Quai (vgl. Jos. Ant. XI 337) schlechthin, zu verstehen ist, weiß ich nicht. Eine *πύλη πρὸς τὴν ἀπόβασιν* (Bull. corr. hell. XXXII, 46) muß doch wohl ein Ausgang des Temenos sein. Der kann nur an seiner Nordwestecke gelegen haben. Der Quai vor dem Temenos (s. o. S. 50) kann nicht gemeint sein. Dort lagen natürlich keine Wohnhäuser. Ich möchte annehmen, daß damals schon die Quaianlagen nördlich des Molenansatzes bestanden haben, wo ja auch in älterer Zeit der Schwerpunkt der Stadt gelegen hat. Die Quais zeigen eine andere Konstruktion als die sicher jüngeren im Süden. Sie bestehen aus einer Schüttung von ausgleichenden Felsblöcken auf dem Felsboden, über denen wohl eine Erdterrasse lag, und einer Futtermauer aus großen Felsblöcken (Paris Fig. 16/7 S. 44). Ein Pflaster lag

eine zweite der vorgenannten gegenüber liegende Halle, die Philippsstoa, an der anderen Seite der Straße verengt. Sie entsprach ursprünglich der älteren gegenüber liegenden genau und war wie jene eine einfach zur Straße geöffnete Halle[1]). Die geschlossene Rückwand war dem Hafen zugekehrt. Diese Orientierung zur Straße und zwar an deren Abschnitt unmittelbar vor dem Eingang in den heiligen Bezirk zeigt, daß wir es hier nicht mit Bauten des Emporions zu tun haben. Es wird sich vielmehr um Verkaufshallen handeln, in denen den Pilgern Anatheme usw. feilgeboten wurden.

Erst mit dem 2. Jahrhundert setzt die Epoche gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwungs ein. In wenigen Jahrzehnten entwickelt sich Delos zu einem der Zentralpunkte des antiken Handels. Auch das römische Element hält seinen Einzug. Bezeichnenderweise sind es zunächst in erster Linie unteritalische Lateiner, die erscheinen. Die Römer kommen in anderem Sinne wie früher die Athener und Nesioten. Aber dafür, daß sie gerade Delos zum Zentrum ihrer Handelsdurchdringung des Ostens machten, ist neben der zentralen Lage der Insel wieder das Heiligtum, seine politische Neutralität und sein Asylrecht Grund gewesen. Es bestand zwar ein selbständiges Staatswesen, das aber kein eigenes politisches Gewicht besaß, sondern sich eben auf die Eigenschaften des Heiligtums stützte, die zugleich einer Durchdringung mit fremden Elementen Tür und Tor öffneten. Neben den Römern sind es vor allen Orientalen, die kommen. Die erste Hälfte des 2. Jahrhunderts kann so als eine Epoche der Internationalisierung von Delos aufgefaßt werden. Der Handel muß bereits damals mächtig gewesen sein. Die Formen aber, in denen er sich abspielte, sind nicht viel andere gewesen als in anderen hellenistischen Poleis auch. Das zeigen uns die Gebühren- und Zollbestimmungen[2]). Auffällig ist es, daß wir von Hafenanlagen auch in dieser Epoche noch nichts hören. In Rechnungsurkunden begegnet wiederholt ein Betrag *εἰς τὸ χῶμα, εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ χώματος*[3]). Es kann sich dabei wohl nur um eine Reparatur der großen archaischen Mole (s. o. S. 51) handeln.

Erst mit der gewaltigen Blüte, die infolge der Atelieerklärung des gesamten Inselgebietes[4]) durch die Römer im Jahre 168 einsetzte, wurde Delos zum ersten und vielleicht einzigen wirklichen Welthandelsplatz des Altertums[5]). Zunächst freilich gab es noch Konkurrenten. Aber Rhodos wurde als solcher durch die Atelieerklärung, Korinth 20 Jahre später durch die Zerstörung vernichtet. Dann in den folgenden 50 Jahren ist Delos unbestritten der Mittel-

---

nicht darauf. Die Technik freilich läßt sich auch aus dem dort anstehenden Material (so Paris a. a. O.) erklären.

[1]) Comptes rendus 1911, 2, S. 215ff. m. Plan.

[2]) S. o. S. 42ff. u. 45 Anm. 1.

[3]) Bull. corr. hell. XXIX, 39 nr. 3.

[4]) S. o. S. 47ff. u. 45 Anm. 1.

[5]) S. über diese Entwicklung vor allem den prachtvollen Aufsatz von Homolle im Bull. corr. hell. VIII, 75ff.

punkt des gesamten Welthandels. Damals hat die Stadt eine Art Gründerzeit durchgemacht, der die sämtlichen Großanlagen des Seeverkehrs und Handels angehören. Es ist heute noch nicht möglich, das stufenweise Fortschreiten innerhalb dieses Zeitraumes festzustellen, ebenso schwierig, wie das einmal bei modernen Großstädten der Fall sein wird. Uns stellt sich das Ganze als eine Gesamtanlage von einheitlichem Aspekt dar. Diese besteht aus zwei Hauptteilen: Dem alten Hafen vor dem Heiligtum und seiner Umgebung, der nun eine neue, reich gegliederte Gestalt erhält, und südlich daran anschließend einem langgedehnten Großhandelsviertel mit ein- und ausspringenden Quaiterrassen und daran gelegenen Handelshäusern.

Der alte, durch die archaische Mole geschützte Hafen wird in seiner neuen Gestalt bestimmt durch die Anlage von zwei Hafenmärkten im Norden und Süden des Temenos. Beide mußten erst durch künstliche Terrassierung hergestellt werden, da offenbar die damals dicht bebauten Stadtviertel keinen Raum mehr für solche Plätze boten. So baute man sie ins Meer hinaus. Durch sie erhält das Ganze dem Sinne nach eine symmetrische Disposition, wie wir eine solche ja auch im Grundriß des Hafens von Lechaion fanden. Aber die Verwirklichung dieses sozusagen symmetrischen Gedankens ist hier wie dort durchaus unregelmäßig in der Form gestaltet worden, obwohl die erst künstlich aufgeschütteten Plattformen der Plätze geradezu zu regelmäßiger Plangestaltung einluden.

Der Nordmarkt, die sogenannte Agora des Theophrast, war ein großer, ausdrücklich als Agora bezeichneter Platz von trapezförmigem Grundriß. Die Uferränder wurden nicht durch einen Quai sondern durch eine Schüttung unbehauener Felsblöcke gebildet, die in der Bauinschrift als *χώματα* bezeichnet werden[1]. Durch diese Terrasse wurde zwischen ihr und der Mole anscheinend ein kleines Bassin abgeteilt (30 m breit), an dem vielleicht die eigentliche Skala für die nördlichen Wohnviertel lag[2]. Der Platz war nach dem Wasser zu frei[3]. Im Norden wurde er durch ein großes, auf ihn geöffnetes, basilikaartiges Gebäude, den hypostylen Saal, abgeschlossen, der schon vor dem Neubau, um 200 entstanden ist, und an dessen Fassade allerlei Ehrenmonumente Aufstellung fanden[4]. Im Osten mündete eine Straße, die an der Nordseite des Temenos entlang führte. An ihr lag das Centralgebäude des römischen Großhandels, die sogenannte „Agora des Italiens“. Auffällig ist der Mangel einer eigentlichen Anlegefläche, eines Quais. Größere Schiffe konnten in der Nähe des Platzes nur am alten Quai vor dem Temenos anlegen (s. o. S. 50). Wahrscheinlich war ohnedies damals der nördliche Teil des Hafens für

---

[1] Comptes rendus 1909, 401; Expl. II, 1.

[2] Paris S. 15.

[3] Die darauf aufgedeckten Gebäude gehören erst der Kaiserzeit an.

[4] Expl. II, 50ff.

sie bereits zu flach[1]). Welche Bestimmung also hatte dieser Markt? Das eigentliche Emporion lag zweifellos im Süden. Und doch muß auch die Nordagora als Handelsplatz gedient haben. Denn ein Schmuckplatz ist sie offenbar nicht gewesen und ebensowenig Verwaltungszentrum. Das wird vielmehr die sogenannte Tetragonos im Süden gewesen sein. Die Hafenabgaben zeigen (s. o. S. 45 Anm. 1), daß schon zur Zeit der Autonomie von Delos größere Schiffe häufig nicht am Quai anlegten, sondern nur im Hafen vor Anker gingen. Dabei wird es vielfach vorgekommen sein, daß die von einem solchen Schiff geführten Waren nach ihrem Verkauf im Transithandel von einem anderen, längsseit kommenden, Schiff einfach übernommen wurden, ohne daß ein Ausladen erfolgte. Der Verkauf wurde aber natürlich auf dem Lande bewerkstelligt. Es ist zu bedenken, daß auch vielfach, wenn dies nicht gar die Regel war, Schiffsladungen erst verkauft worden sein müssen, während die Schiffe noch vor Anker im Hafen lagen, um dann an einem der Handelshäuser im Süden ausgeladen zu werden. Dieser Art der Kaufgeschäfte wird die Agora des Theophrast in erster Linie gedient haben. Warenproben, die leicht in Booten an Land gebracht werden konnten, mögen hier ausgelegt worden sein. Und der hypostyle Saal wird eine Art Deigma gewesen sein. Eine Bestätigung dieser Vermutung über die Bestimmung des Nordmarktes ist noch auf andere Weise vorhanden. Solche vor Anker liegenden Schiffe mußten, sollten sie den Verkehr nicht zu sehr behindern, im Nordwestteil des Hafens, östlich von der alten Mole liegen, wo zugleich der beste Windschutz gegeben war. In dieser Gegend nun, östlich des Molenendes, sind einige bisher ungedeutete Bauanlagen im Wasser festgestellt worden. Sie bestehen aus einem isolierten rechteckigen Bau (8 × 11,50 m)[2], einem weiteren solchen, an den sich ein 34 m langer, gebogener Wellenbrecher ansetzt, endlich noch einem dritten wellenbrecherartigen, 17 m langen Mauerstück weiter östlich[3]). Im Schutze dieser Wellenbrecher, die hier als von den Molen losgelöste Körper zum ersten Male auftreten, konnten die nicht am Quai anlegenden Schiffe vor Anker gehen, oder an ihnen festmachen[4]). Eine Einfahrt in diese geschlossene Innenrheede war zwischen den beiden Wellenbrechern, eine zweite zwischen dem Molenende und dem westlichen vorhanden, (die erstere etwa 30 m breit). — Neben den Großhandelsgeschäften diente der Nordmarkt natürlich auch dem Kleinverkauf, namentlich von Anathemen für die Besucher des Heiligtums[5]).

Südlich schloß sich an ihn der alte Quai vor der Tempelterrasse. Dann kam die Halle des Philipp, die ursprünglich dem

---

[1]) Comptes rendus 1909, 402.

[2]) C auf dem Plan von Paris. Es ist sehr wohl möglich, daß die Rechteckbauten zugleich als Standort von Statuen (Ardaillon, Bull. corr. hell. XX, 433) oder kleinen Heiligtümern gedient haben (cf. S. 152 Anm. 1).

[3]) A auf dem Plan von Paris.

[4]) Aehnlich schon Paris S. 24.

[5]) Inschriftlich bezeugt sind Chrysopoloi Bull. corr. hell. XXIII, 76 ff.

Hafen die Rückseite zukehrte (s. o. S. 154). Sie wurde in unserer Epoche erweitert und zwar charakteristischerweise nicht nur in der Längsrichtung, sondern vor allem auch in der Tiefe durch Anfügung einer zweiten, mit der Front nach dem Hafen geöffneten Kolonnade[1]). Der Schwerpunkt hatte sich nach dem Hafenverkehr gegenüber dem älteren Pilgerhandel verschoben. Durch diese Anlage wurde das alte Emporion, das schon durch den Hallenbau vom Ende des dritten Jahrhunderts beengt und sicher weiter südwärts gedrängt worden war, ganz aufgehoben. An seine Stelle trat der neue Südmarkt. Vor der Halle blieb nur ein schmaler (12—13 m breiter) Uferstreifen, der wohl gleichzeitig mit dem Erweiterungsbau als Quai ausgebaut wurde. Er besteht aus einer Schüttung von unregelmäßigen Steinen, die an der Front zu einer vertikalen Wand abgearbeitet worden sind[2]).

Der Südmarkt ist ein unregelmäßiger trapezförmiger Platz, wieder als Terrasse ins Meer herausgebaut (Schüttung von Kieseln mit Erde), aber hier am Ufer von regelrechten Quais eingefaßt, die bis in Meereshöhe aus großen, senkrecht an der Front abgearbeiteten Blöcken, darüber aus kleinen Quadern bestehen[3]). Der ganze Platz ist mit Plattenpflaster belegt, in dem noch Löcher für die Aufstellung von Buden erhalten sind[4]). Er war ebensowenig wie der Nordmarkt ein architektonisch fest gefaßter Platz, sondern eine offene, von den verschiedensten Gebäuden umgebene Area, auf der zahlreiche Monumente unregelmäßig verteilt waren. Es ist mit Recht betont worden, daß diese Art von Plätzen mehr wie ein Forum als wie eine Agora aussieht[5]). Im Norden und Westen öffnet sich der Markt mit seinen westwärts durch eine besondere Terrasse vorgeschobenen Quais[6]) zum Hafen. Im Nordosten lag die Philippsstoa, die in ihrer erweiterten Gestalt als eine Art Deigma gedient haben mag. Dicht dabei muß das Amtsgebäude des Gouverneurs von Delos, des Epimeleten des Emporions, gelegen haben[7]). Im Süden stießen an den Platz die ersten Großhandelshäuser. So sehr dieser Platz von allen gewohnten griechischen Marktanlagen abweicht, so darf doch nicht vergessen werden, daß in diesen offenen Plätzen unmittelbar, beim Südmarkt sogar räumlich, das alte Emporion fortlebt. Die Verbindung von Markt mit Emporion ist ja eine geläufige. Im Piraeus lag ein besonderer Markt hinter dem Em-

---

[1]) Comptes rendus 1911, 2 S. 215 ff. m. Pl.

[2]) Paris S. 35 fig. 35. Das n. Ende dieses Quais, das an den archaischen Quai vor dem Temenos anstößt, ist in Abb. 1 auf S. 50 rechts sichtbar.

[3]) Paris fig. 26.

[4]) Ebd. S. 30 u. 52, fig. 29 u. 30.

[5]) Bull. corr. hell. XXIII, 84

[6]) Dieser Quaivorsprung und die südlich anschließenen werden von Paris mit Unrecht als Molen bezeichnet. Sie haben ihre Analogie im Choma von Karthago (s. o. S. 139) und in den vorspringenden Ecken des Quais von Alexandrien (S. 135). Von Molen darf man nur reden, wo die Hauptaufgabe der Windschutz ist, und infolgedessen die Längsausdehnung die Breite um ein Vielfaches übertrifft. Der Zweck der Vorsprünge hier aber ist mehr Platz uud vor allem mehr Anlegefläche zu gewinnen.

[7]) Bull. corr. hell. XVI, 374 ff., Z. 33.

porion[1]). Auf die Hafenmärkte in Tyrus, Karthago und Alexandrien wurde schon hingewiesen. Die Verdoppelung des Marktplatzes, den beiden Häfen entsprechend, kann man noch in Pagasai-Demetrias feststellen[2]). Das Emporion wird in den seltensten Fällen eine architektonische Ausgestaltung mit durchgehender Hallenfassade wie in Milet erhalten haben. Dagegen wird diese bei der Agora in hellenistischer Zeit etwas Gewohntes. Diesen Gegensatz zwischen dem bescheideneren Emporion und dem mit umlaufenden Hallen ausgestatteten Markt dahinter kann man noch dank Ps. — Dikaiarchs Beschreibung (26 ff.) im hellenistischen Chalkis konstatieren[3]). In diesem Zusammenhang ist es beachtenswert, daß in Delos gleichzeitig mit den beiden Hafenmärkten dahinter im Süden die sogenannte Tetragonos, im Norden die doch in der praktischen Bedeutung auch eine Art Markt bildende „Agora des Italiens" als feste, rings von Hallen umgebene Plätze ausgebaut, beziehungsweise angelegt wurden.

An die Nordwestecke des Marktes setzt eine gradlinig nach Norden verlaufende Mole aus Quaderwerk (30—35 m lang, am Ansatz 10 m breit) an, die den unmittelbar nördlich vom Platze gelegenen Hafenteil schützt[4]). So sehr in dieser Anlage mit den beiden den Hafenbereich gliedernden Plätzen eine einheitliche Neugestaltung zu spüren ist, ist doch auch diese tief begründet in der alten Zentrallage des Heiligtums, um das sich der Verkehr ursprünglich kristallisierte. Dadurch war eine gewisse Gliederung und Gruppierung von vorneherein gegeben.

Es ist denn auch kein Zufall, daß in dem zweiten großen Komplex der delischen Hafenanlagen im Süden mit der Entfernung von dem ideellen und tatsächlichem Kern des delischen Lebens von einer solchen Gruppierung nichts mehr zu spüren ist. Südlich vom Südmarkt dehnen sich im langen Zuge gewaltige Quais, an denen die Großhandelsgebäude liegen. Sie folgen im Gesamtverlauf der von Natur gegebenen Uferlinie, im einzelnen aber zeigen sie durch eine Zahl von frei ins Meer herausgebauten, vorspringenden Terrassen eine lockere Disposition. Paris hat darin ein System von Molen mit dazwischen liegenden Bassins erkennen wollen. Eine solche Benennung hat natürlich ihre Zweckmäßigkeit für die Beschreibung der Einzelheiten, aber einer inneren Berechtigung entbehrt sie[5]). Ob durch diese Vorsprünge Anlegeflächen für größere Schiffe, als ohnedies das Ufer anlaufen konnten, gewonnen werden sollten, weil natürlich an ihren Fronten größere Wassertiefen erreicht wurden, muß gleichfalls dahingestellt bleiben. Der Hauptzweck dieser Gestaltung war offenbar, wie in Lechaion, die Gewinnung möglichst großer Anlegelinien auf möglichst beschränktem Raum. Dieses Ziel ist denn auch in

---

[1]) Judeich S. 395.

[2]) S. o. S. 146 Anm. 2.

[3]) S. o. S. 29. Die Lage des Marktes dicht am Hafen bestätigt das Proxeniedekret IG. XII, 9 Nr 900 u. S. 165.

[4]) Comptes rendus 1909, 399; Paris, S. 25.

[5]) S. S. 157 Anm. 6.

größtem Maße erreicht. Die Gesamtlänge der delischen Quais (einschließlich der vor dem Temenos) ist 1700—1800 m, während die gerade Verbindungslinie beider Enden nur 1100 m betrug, und das an einer von Natur ziemlich ungegliederten Küste[1])!

Eine tiefere Einziehung findet sich nur am Südende; hinter ihr liegt in der Tat noch ein kleineres Bassin, das durch zwei am Ansatz breitere Molenzüge geschützt ist. Das muß eine Art Sonderhafen eines Handelshauses sein[2]). Die Quais des ganzen Gebietes bestehen aus einer Schüttung von Erde und Kieseln und sind vorne durch eine an der Front vertikal abgearbeitete Futtermauer aus einer oder mehreren Lagen unregelmäßiger Steine abgeschlossen[3]). Abgedeckt waren sie im allgemeinen mit einem Plattenpflaster. Die Breite schwankt zwischen 1,50 m und 20 m und auch die Höhe ü. M. wechselt (0,30—1,20 m). Im allgemeinen nimmt sie nach Süden zu[4]). Während die letzteren Unterschiede offenbar in der verschiedenen Größe der Fahrzeuge, auf die die Quais berechnet waren, begründet sind, sind die Unterschiede der Breite abhängig von den auf dem Quai gelegenen Gebäuden, die bald näher an seinen Rand treten, bald weiter zurückliegen. Diese Gebäude sind also natürlich jünger als die Quais, eine Tatsache, die auch durch gelegentliche Erweiterungsbauten dieser bei baulichen Umgestaltungen jener erläutert wird[5]). Die Quais stellten im Ganzen eine Einheit dar[6]). Wir müssen annehmen, daß in der „Gründerzeit" die gesamte Anlage von großen Unternehmern, etwa den ausländischen Kaufmannsgilden, geschaffen wurde, um dann bei Parzellierung des ganzen Geländes in den Besitz einzelner Handelshäuser überzugehen. Diese erwarben jedesmal ein Grundstück mit dem zugehörigen Quai. Denn daß der Quai selbst als Privatbesitz angesehen wurde, geht aus seiner wechselnden Breite hervor. Daß die Verbindung der Gebäude mit den Quais soweit gegangen sei, daß sogar jeweils der Quairaum vor einem derselben durch seitliche Quermauern abgegrenzt wurde[7]), ist allerdings eine irrige Annahme, und der daraus gezogene Schluß, daß die einzelnen Quaistücke gleichzeitig mit den zugehörigen Gebäuden entstanden wären, hinfällig. Diese Quermauern sind nur an einzelnen Stellen nachgewiesen und dort laufen sie nicht bis zum vorderen Rand. Ihre Bedeutung ist noch ungeklärt. Sie sind nur in den Fundamenten, nie im Oberbau erhalten. Die Quais stellten vielmehr zugleich eine Quaistraße dar, die vom Südmarkt ausging. Ob hier der Staat irgendwie eingegriffen hat, um diesen Charakter zu sichern, wissen wir nicht. Die Kaufleute selbst hatten wohl ein Interesse daran.

---

[1]) Paris S. 34ff.
[2]) Paris S. 33.
[3]) Ebd. S 31 u. 48ff.
[4]) Ebd. S. 35ff.
[5]) Ebd. S. 32 fig. 8.
[6]) Ebd. S. 72.
[7]) Ardaillon, Bull. corr. hell. XX, 438ff.;Vgl. Ebd. XXIX, 23ff.; XXX, 643; Paris S. 45ff.

Die Gebäude, im allgemeinen je eine Insula einnehmend, sind geschlossene Komplexe. Sie liegen mit der einen Seite an der Quaistraße, mit der Rückseite an einer zu dieser parallel verlaufenden, und sind voneinander durch schmale Gassen getrennt. Auch die Quaivorsprünge werden von ihnen eingenommen. Das waren offenbar besonders begünstigte Plätze mit mehrfacher Quaifront. Gelegentlich führen hier direkte Verbindungen der Quaistraße hinter ihnen durch. Sie selbst dienen zweifellos dem Großhandel. Ihr Bautypus ist eine Steigerung der delischen Privathäuser in den Dimensionen verbunden mit einer Verringerung der Schmuckformen. So entstanden große, um einen Zentralhof angeordnete Magazinkomplexe. Eine Scheidung zwischen Entrepôts und Kaufhäusern ist, wie sich herausgestellt hat, nicht durchführbar[1]). Vielmehr werden die Gebäude im wesentlichen beides zugleich gewesen sein. An der Quaifront liegen, genau wie im Innern der Stadt an den Straßen, Läden aufgereiht. Diese stehen niemals, ebensowenig wie das sonst der Fall ist, durch Türen in direkter Verbindung mit den Gebäuden, zu denen sie gehören. Eine Vereinigung von Groß- und Detailhandel liegt also nicht vor. Wohl aber läßt sich noch gelegentlich nachweisen, daß im Obergeschoß der Läden getrennte Wohnungen mit besonderen Aufgängen existiert haben[2]). Die Großhändler also bauten ihre Handelshäuser für sich und vermieteten dann die Läden an der Quaistraße[3]).

Das Gesamtbild der delischen Hafenanlagen, soweit sie erforscht sind[4]), zeigt eine reine Zweckbestimmtheit. Durch diese ist das ganze unregelmäßige Gebilde bezeichnet und sie spricht sich auch in der Wahl und verhältnismäßig groben Bearbeitung des anspruchslosen epichorischen Steines für die Quaianlagen aus. Hier ist nichts von jenem streng tektonischen und mit erlesenem Material arbeitenden Bausinne zu spüren, der die Quais und Hallen an der Löwenbucht von Milet schuf. Wenn man sich nach Analogien umsieht, verfällt

---

[1]) Paris S. 59.

[2]) Bull. corr. hell. XXIX, 13 u. 20.

[3]) Auf den Quais sind gelegentlich dicht am Rande vertikal aufgerichtete und nach oben sich verjüngende Steine von rechteckigem Schnitt festgestellt worden. Man hat sie wohl kaum mit Recht als Belegsteine angesprochen (Bull. corr. hell. XXIX pl. VIII; Paris S. 40ff. fig. 12/3). Vor ihnen liegen nämlich besonders große Quairandsteine. Das beweist, daß sie tatsächlich irgendeinem Zug oder Druck ausgesetzt waren, daß aber dieser nicht vom Meere her beziehungsweise zu diesem hin, sondern umgekehrt erfolgte. Bei Belegsteinen hätte dagegen eine Verstärkung auf der Innenseite Not getan. Eine Erklärung vermag ich nicht zu geben.

[4]) Zwei Naturhäfen liegen im Norden und Süden des Stadtgebietes, die Bucht von Skardhana und die Fournibucht. Die erstere schnitt ziemlich tief ein. Aber nur der von der Stadt abgelegene Nordteil ist leidlich geschützt. Dort finden sich die Reste eines den Südanlagen ähnlichen, 60 m langen, vorspringenden Quais (Paris S. 62). Eine genauere Untersuchung steht noch aus. Die Fournibucht ist ganz unerforscht. Dazu kommt noch die gegen Norden geschützte Bucht von Ghourna im Nordosten, die aber Steilufer hat. Auch hier war ein Quai (Paris S. 62). Lag hier vielleicht die Ueberfahrtstelle (Holkos) nach Mykonos? S. o. S. 45 Anm. 1.

man immer wieder auf die modernste Zeit. Karthago und Milet auf der einen Seite, strenge architektonische Form und Ausgestaltung des Ganzen als eines Schmuckplatzes, Lechaion und Delos, auf der andern, nüchternster Geschäftssinn, doch nicht ohne Großartigkeit, das sind die beiden polaren Gegensätze des Hellenismus. Sie haben fortgewirkt in der Kaiserzeit.

VIII.

Die römische Kaiserzeit.

Die Römer traten auch auf unserm Gebiet unmittelbar die Erbschaft des Hellenismus an. Die beiden Grundtendenzen, die in den hellenistischen Großhäfen sich gegenüber standen, ziehen sich als ein immanenter Gegensatz auch durch die Kaiserzeit hindurch. Sie gewinnen wechselseitig die Oberhand und es fehlt auch nicht an Kompromissen. Wie die Kaiserfora die letzte Konsequenz aus der hellenistischen Entwicklung in der Ausgestaltung der Agora zu einem geschlossenen hallenumsäumten Schmuckplatz, so stellen die planmäßigen Schöpfungen der großen Kaiserhäfen in Caesarea Palaestinensis, in Portus, Centumcellae und Terracina das Aeußerste dar, was an architektonischer Willensäußerung auf einem so sehr durch die Erdenschwere materieller Zwecke gebundenem Gebiete erreicht werden konnte. Wie bei der Anlage jener Plätze, so wetteiferten die einzelnen Monarchen auch hier in neuen Gestaltungen. Auf der andern Seite stehen die Tendenzen, bloße Zweckanlagen zu schaffen, wie sie namentlich in der neronischen Epoche hervortreten. Alle Schöpfungen dieses Zeitalters charakterisiert jedoch ein gemeinsamer Grundzug, der sie wiederum mit den Leistungen der Römer auf anderen Gebieten, namentlich den Wasserleitungen und Brückenbauten verbindet: Das ist die gewaltige, monumental wirkende Beherrschung alles Konstruktiven. Hier werden Molen, Wellenbrecher und künstliche Inseln mit staunenswerter Selbstverständlichkeit geschaffen. Nirgends mehr ist man auf naturgegebene Bedingungen angewiesen. Frei in die ungeschützte Brandungszone hinaus sind die westitalischen Häfen gebaut. Anderswo, wie im Podelta und Südgallien nimmt man siegreich den Kampf gegen die Gesetze der fortschreitenden Landbildung auf. In dieser Loslösung von dem Zwang der Naturbedingtheiten lag zweifellos ein Element, das die planvolle Anlage im ästhetischen Sinne gefördert hat. In regelmäßige Vielecks- und namentlich in die so beliebten Rund- und Ovalformen konnte das Ganze gefaßt werden. Andererseits lag in dieser Unbekümmertheit um die Gesetzmäßigkeiten der Natur, die der Mensch meinte, überwinden zu können, wie ein Zug der Größe so ein Keim tragischen Verfalls. Schon bei den großen Neuanlagen der hellenistischen Zeit in Alexandrien, Ephesos und Seleukeia

tritt der Mangel einer wissenschaftlichen Erkenntnis von den Gesetzmäßigkeiten potamogener und thalassogener Landbildung hervor. Zwar die Erkenntnis, daß die Lage an den Flußmündungen selbst unheilbringend war, hatte man durch die Erfahrungen des Mäandertales, in Altephesos und Altsmyrna gewonnen. Darum wurden die neuen Städte seitlich etwas von den Mündungen abgerückt. In Ephesos hat auch das nichts genützt, weil überhaupt im Golf vor der Kaystermündung kein vor den Alluvionen sicherer Platz vorhanden war. In Seleukeia hat man dem Umstand, daß die südnördliche Küstenströmung gerade die Schwemmassen, denen man entfliehen wollte, an den neugewählten Platz trug, nicht Rechnung getragen. Und in Alexandrien, wo zwar in dieser Beziehung die Wahl des Platzes eine äußerst glückliche war, sind doch die einmal vorhandenen Vorzüge, wenigstens für die antiken Stadthäfen, durch Anlage des Heptastadions, das zu ihrer Versandung den Anlaß gab, geradezu aufgehoben. Gerade bei der gewaltig gesteigerten Energie, mit der die Römer alle Naturhindernisse zu überwinden suchten, tritt diese Tatsache in der Kaiserzeit noch ungleich schärfer hervor. Die wenigsten der in ihr geschaffenen großen Seehäfen haben über sie hinaus Bedeutung behalten. Und das Absterben der Antike wird begleitet von der zunehmenden Versandung gerade ihrer größten Häfen: Forum Julium, Narbo, Terracina, Portus-Ostia, Ravenna, Salonae, Alexandreia Troas, Ephesos, Seleukeia, um nur die bedeutendsten zu nennen. In andern Fällen, wie in Alexandrien scheint die Meliorisierung, die hier das ausgehende Altertum noch achtunggebietend versucht hat, nicht umsonst gewesen zu sein (s. u.). In Civitavecchia (Centumcellae) hat die Renaissance mit großem Kraftaufwand vermocht, den alten Hafen wieder zu beleben. In Antium ist der Versuch mißlungen. Und in Rom hat man die Neuschaffung eines Hafens, — trotzdem es nicht an eifrigen Vertretern dieser Idee gefehlt hat und heute noch das Komitee „Pro Roma Maritima“ dafür wirkt —, nicht gewagt.

Neben den schon gestreiften allgemeinen Kennzeichen für die Hafenanlagen der Kaiserzeit tritt noch ein Weiteres hervor. Hier ist nichts mehr von der Verwachsenheit des Hafens mit der einen Stadt, der Polis, zu spüren, die die ältere Epoche im griechischen Osten geschaffen hatte und die in der hellenistischen Gestalt mit der Erhaltung der Polis bewahrt blieb. Ins Architektonische übersetzt heißt das, daß eine gewisse Auflockerung der Anlagen eintritt. So etwas, wie die Anlage des Portus bei Ostia, wo das Epineion von Rom gewissermaßen aufgelöst wird, in einen Ort und einen erheblich davon getrennten Hafen, die aber doch zusammen erst der Hafenort sind, ist vorrömisch nicht denkbar. Dazu gesellt sich eine gewisse Extensität des Lebens in den Seestädten gegenüber der Intensität desselben in klassischer und vielfach noch in hellenistischer Zeit. Hatte das Ideal dieser darin bestanden, den Hafen möglichst tief ins Zentrum der Stadt hereinzuziehen, wo er womöglich eng mit der Agora vereinigt, das Herz derselben bildete, so trat jetzt

vielfach jener Zustand ein, für den bezüglich des römischen Milets das treffende Wort geprägt worden ist, daß „das Zentrum dieser Stadt in ihrem Rande sitzt“ [1]). Diese Tendenz trat schon in den langen Quaivierteln von Delos hervor. Hierher gehören die großen Außenquais von Karthago (s. o. S. 138ff.). Sie werden von einem durchlaufenden Quai, der, stellenweis bis zu einer Höhe von 6 m ansteigend, die ganze Stadt umsäumt, und davor mannigfaltigen kleinen Molen und Einfassungen gebildet. Die Quais selbst können wegen ihrer großen Höhe, jedenfalls nicht überall, dem Schiffsverkehr gedient haben. Sie stellten offenbar eine Art monumentaler Terrasse für die darauf stehenden Gebäude dar, von der man auf Treppen zu den kleinen, wohl in erster Linie bei ruhigen Wetter dem Personenverkehr dienenden, Scalen herabgelangen konnte. Hierher kehrte unbewehrt die Stadt ihre Prachtfassade, an der auch eine Agora (Proc. aed. VI, 5; August. Retract. II, 58; De civ. Dei XVI,8), wahrscheinlich ein auf monumentaler, durch eine Treppe zugänglicher Terrasse gelegener Prachtplatz lag. Erst Justinian umgab den Platz, von dem aus man wohl früher den Ausblick auf das Meer hatte genießen können, was damals durch die theodosianische Stadtmauer unmöglich geworden war, rings mit Hallen.

Neben dieser Auflockerung und Extensität tritt besonders eine Häufung der Monumente auch an den Häfen hervor. Die Quais und Molen werden mit Denkmälern der verschiedensten Art und Größe besetzt. Für diese ist reichlich Platz vorhanden. Denn Befestigungsmauern, deren Verhältnis zum Hafen bis in die hellenistische Zeit hinein das Leitmotiv gewesen war, waren unter der Römerherrschaft vielerorten überflüssig geworden. So wachsen denn auch mit den Monumenten die den Hafen umkränzenden Hallen auf die Molen heraus. All das läßt sich hier und dort beobachten. Die einzelnen Verbindungen sind jedesmal neu und eigenartig. Hier wie auf allen anderen Gebieten bleibt das eigentlich Wirksame die enge Verbundenheit mit den Persönlichkeiten der einzelnen Cäsaren.

* * *

Puteoli, der älteste italische Hafen von Weltgeltung, offenbar schon zur Zeit der Blüte von Delos als Kleindelos bezeichnet (Lucil. fr. III, 11; Festus ed. Müller 122)[2]), ist entsprechend der Verschiebung des Schwergewichtes nach dem Westen später gewissermaßen an seine Stelle getreten. Ursprünglich eine altjonische Nieder-

[1]) A. v. Salis, N. Jahrb. 1910, 113.

[2]) Ueber Puteoli s. De Fazio, Intorno al miglior sistema etc. 5ff., 104ff; Leger, Les traveaux publics 462ff.; Beloch, Campanien, 2. Aufl. 1890, II, 88ff., 466ff.; Nissen 2. Aufl. II, 737ff.; Correra, Porti ant. pen. It. 317ff.; Philippson, Mittelmeergebiet 2. Aufl. 22; Dubois, Pouzzoles antiques (Bibl. éc. franç.) 1907; Cagnat-Chapot, Manuel d'archéologie romaine I 55; Dubois a. a. O. S. 74 Anm. 1 hat zwar mit Recht betont, daß die Erklärung des Festus insofern falsch ist, als die Bezeichnung Delos minor schon zur Zeit der Blüte von Delos entstanden sein muß. Aber in der Feststellung, daß Puteoli in der Weltstellung die Nachfolge von Delos übernommen hat, trifft sie doch das Rechte.

lassung am Nordufer des kampanischen Golfes und später eins der Epineia von Kyme (Strab. C 245), hat es sich erst im 2. vorchristlichen Jahrhundert zu umfassenderer Bedeutung erhoben, als es in Ermangelung eines näher gelegenen, auch nur leidlichen Hafenplatzes zum Epineion der italischen Hauptstadt geworden war. Hier war der natürliche End- und Ausgangspunkt der Verkehrswege nach dem Osten für Rom, solange es keinen eigenen Hafen besaß. Die Zusammengehörigkeit mit Rom trotz der nicht unerheblichen räumlichen Distanz wurde so eng empfunden, daß Puteoli keine eigene Gemeinde bildete, sondern zur städtischen Tribus gehörte [1]). So hat denn Puteoli, in seiner Bedeutung ständig wachsend, Rom bis auf die Höhe des Imperiums begleitet und in der augusteischen Zeit eine gesteigerte Blüte erlebt, bis unter Claudius durch den neugeschaffenen römischen Hafen der langsame Rückgang eintrat. Der Hügel, der ursprünglich die Stadt und noch später ihr Zentrum trug, trat zwischen zwei 160—200 m breiten, flachen Uferstreifen in den Golf hervor [2]). Der eigentliche Hafen muß immer auf der Westseite des Kaps gelegen haben und war im Altertum noch etwas kleiner als jetzt. Denn das Gebiet der westlichen Unterstadt ist durch die noch an den Molenpfeilern nachweisbare Meeresbodensenkung [3]) seit dem Altertum erheblich verringert worden (s. Plan XXV nach Beloch). Doch war er, wenn auch verhältnismäßig geschützt, immer noch dem über die ganze Breite des Golfes hinfahrenden Südsturm ausgesetzt. So gern man geneigt wäre, schon für die republikanische Zeit einen Schutz durch Molen anzunehmen, so ist derselbe doch nicht mehr nachweisbar. Alles Vorhandene gehört sicherlich erst der augusteischen Epoche an [4]). Verhältnismäßig war dieser Hafen auch von Natur

---

[1]) Mommsen, Hermes XIII, 109.

[2]) Beloch S. 89 ff.

[3]) Ebd. u. Dubois S. 250 ff., Philippson a. a. O., cf. auch Fazio 109. Die an den Molenpfeilern angebrachten Steine zur Befestigung der Schiffe liegen jetzt 1,80 m unter der Wasserfläche. Die Tiefe muß also im Altertum, wie Dubois richtig berechnet,, gegenüber der jetzigen (5—15 m) geringer gewesen sein, am Ufer etwa 4 m, was immer noch sehr erheblich ist. Auch die Hallenreste am Ufer liegen jetzt unter Wasser.

[4]) Dubois (S. 259) hat unter Berufung auf Appian Civ. V 71 behauptet, die Mole müsse schon voraugusteisch sein und sie dann ohne Begründung ins 2. Jahrhundert zurückdatiert. In der Tat wird dort (72) ein *ἀμφίκλυστον Δικαιαρχίων χῶμα* genannt. Aber die monumentale Steinmole von Puteoli kann darunter nur verstehen, wer das Vorhergehende nicht liest. Denn diese Anlage, deren Herstellung in cap. 71 beschrieben wird, ist eine ephemere Holzkonstruktion. Daß das Choma mit ihr identisch ist, zeigt das *αὖθις* ebenso wie das *ἀμφίκλυστον*. Die Quelle des Appian hat den Ausdruck ironisch gebraucht und er selbst ihn sicherlich ebenso. Der Vorgang ist auch im übrigen nicht ohne Ironie erzählt und entbehrte anscheinend wirklich nicht der Komik. *Νηίτης στόλος* ist ein ungeheuer gekünstelter Ausdruck. Daß er nur eine Kriegsflotte habe bezeichnen können und deshalb das Epigramm des Antiphilos auf den Portus Julius bezogen werden müsse, ist nicht zu erweisen. Beide Epigramme nennen ausdrücklich Dikaiarcheia! Und ferner zeigen sie zur Genüge, daß es sich hier um etwas ganz Neues handeln muß. Wer sie auf Portus Julius beziehen will, der mag die dortige, übrigens recht problematische Bogenmole (s. u.) für die älteste und die von Puteoli für noch jünger halten.

recht geschützt, jedenfalls weniger exponiert, als es beispielsweise die großen Anlagen im Südteile von Delos gewesen sind. Daß die gewaltige Mole erst der augusteischen Zeit entstammt, beweisen zwei Epigramme des Antiphilos von Byzanz (Anth. Pal. VII, 379) und Philippos von Thessalonike (ib. IX, 708), die ausdrücklich die Mole von Dikaiarcheia als ein Wunderwerk der Technik in überschwenglichen Worten preisen. Neben den Dimensionen, die aber schließlich gar nicht so staunenswert sind, betont Philippos, was das Wunderbare ist: Man kann gewissermaßen über das Meer hinwegschreiten! Darin ist angedeutet, worum es sich hier handelt: Es ist die Erfindung der Bogenmole, die hier gepriesen wird und durch die es möglich war das Meer zu überbrücken. Und die Einführung der Wölbetechnik im Molenbau ist tatsächlich hier, soweit wir übersehen können, zum ersten Male vollzogen worden.

Die große Mole von Puteoli hatte eine Länge von 372 m bei einer Breite von 15—16 m[1]) und bestand aus 15 massigen Pfeilern, deren Dicke in der Richtung der Molenlänge schwankt und im allgemeinen gegen das Ende hin zunimmt. Auch der Abstand der einzelnen Pfeiler ist etwas verschieden. Als Normalmaß darf 10 m bezeichnet werden[2]). Das ist eine sehr erhebliche Spannung der die Pfeiler einst verbindenden Bögen. Der gesamte Oberbau muß sich also mindestens etwa 6 m über die Wasserfläche erhoben haben. Als Anlegebrücke konnte diese Mole natürlich nicht dienen. Wohl aber konnten Schiffe an ihren Pfeilern festmachen. Zu diesem Zweck finden sich sowohl außen wie innen an diesen je zwei Kragsteine mit horizontaler Durchlochung, am Endpfeiler gar insgesamt sechs solcher Steine, zwei an jeder der drei nach außen gerichteten Seiten. Jedoch fehlen solche in den Durchfahrten. Diese konnten bei einer Breite von durchschnittlich 10 m zur Passage auch größerer Fahrzeuge bei niedergelegtem Mast dienen. Aus den leichten Schwankungen der Maaße, die z. T. auch durch die stattgefundene Senkung bedingt sein mögen, auf eine schrittweise Entstehung des ganzen Baues zu schließen[3]), geht nicht an. Daß die Mole von vornherein erhebliche Dimensionen gehabt haben muß, beweisen die vorerwähnten Epigramme. Die Molenpfeiler bestehen unter Wasser aus einem Gußwerk von Tuffsteinen mit Puzzolanerde, das nur in Senkkästen hergestellt werden konnte[4]), und sind im Oberbau mit Opus reticulatum und latericium verkleidet. Wie der obere Abschluß aussah, wissen wir nicht. Nach den allerdings sehr primitiven Darstellungen antiker Glasgefäße[5]) scheint

[1]) Diese Maße jetzt am genauesten bei Dubois a. a. O, 254ff.; für alle Einzelheiten sei auf die dort gegebene Darstellung verwiesen.

[2]) Ebd. u. Correra a. a. O.

[3]) So Beloch a. a. O. 131ff.

[4]) Dubois 258. Richtig schon Fazio S. 108, der behauptete noch Spuren dieser Herstellungsart gesehen zu haben. Es wird sich dabei wohl um die Reste der von Dubois genannten gelegentlichen Holzverklammerungen handeln.

[5]) S. im nächsten Kapitel. Dubois (191ff.) vermutet auf Grund einer sehr problematischen Lesung in einem der beiden auf der Mole dargestellten Bögen einen Janus. Einen Leuchtturm kann ich beim besten Willen in dem Ding am Ende der

eine zinnenartig gezackte Ballustrade vorhanden gewesen zu sein. Diese stellte eine Art Geländer dar. Denn die Mole war zugleich die Hauptpromenade von Puteoli. Hier sammelte sich die neugierige Menge und erwartete im Frühjahr die Ankunft der ersehnten alexandrinischen Getreideflotte (Sen. ep. 77.). So ist es denn ganz natürlich, daß sie auch monumental ausgestattet wurde. In der Form, in der wir das auf jenen Glasgefäßen sehen, mit zwei Triumphtoren und mehreren plastisch gekrönten Säulen kann das erst nach der Restauration des durch die Gewalt der Wogen ruinierten Bauwerkes durch Antoninus Pius[1]) geschehen sein. Aber irgend eines Schmuckes wird es auch in älterer Zeit nicht entbehrt haben. Der Verlauf der ganzen Mole ist nicht gradlinig, sondern leicht gekrümmt und so angeordnet, daß die einzelnen Pfeiler schräg zur herrschenden Windrichtung gestellt sind. Dadurch ist ein größerer Windschutz für das Innere des Hafens erzielt worden, wie auch die Pfeiler selbst dem stärksten Ansturm nicht mit einer Breitseite ausgesetzt sind, sondern ihn mit einer Kante auffangen. Wir werden noch weiterhin sehen, wie ersteres in Misenum mit anderen Mitteln vollkommener erreicht wurde.

Es war ein natürlicher Gedanke für eine mit der Wölbetechnik bei Brücken und Wasserleitungen besonders vertraute Architektur, dieselbe Konstruktionsweise auch für den Molenbau anzuwenden. Die Vorteile nach der Seite der Materialersparnis lagen auf der Hand. Ob man noch weitergehende Hoffnungen an das System geknüpft hat, ist schwer zu sagen. Die landläufige Erklärung geht dahin, daß die Hauptaufgabe dieser Bauweise gewesen sei, die Versandung zu verhüten. Zu Anfang des vorigen Jahrhunderts hat De Fazio diese Anschauung mit Energie vertreten und versucht, durch begeisterte Schilderung der Vorzüge dieser Anlagen ihre Wiedereinführung zu veranlassen. Damals ist die Diskussion über Vorteile und Nachteile der Bogenmole, vor allem auch über den Umfang, in dem diese Bauart im Altertum Anwendung gefunden hat, eine Zeit lang lebhaft geführt worden. Die Vorstellung, daß dieses System zumindest bei den Römern allgemein angewendet worden sei, hat sich in dieser Zeit gebildet. Gelegentlich geäußerte gesunde Skepsis[2]) nützte nichts. Fazio hat unter Berufung auf Gell, der damals auf der Rückreise aus Griechenland mit ihm zusammengetroffen ist, gemeint, daß auch dort die Bogenmole vielfach nachweisbar sei. Doch hat sich Gell, der allerdings nicht an Bogenmolen,

---

Mole auf dem Gefäß von Odameira nicht erkennen, ebensowenig wie eine Prora auf dem von Piombino. Gemeint ist offenbar dasselbe. Den Leuchtturm behauptet auch Nissen. Beloch hat mit Recht betont, daß ein solcher nirgends bezeugt wird. Warum er ihn trotzdem annimmt, weiß ich nicht. Wer viel Phantasie hat, mag ihn sich denken.

[1]) CIL. X, 1641, vgl. Beloch S. 132, Correra 318, Dubois 261.

[2]) Neben Fazios genanntem, 1826 erschienenen Buche, noch von demselben Nuove osservazione sopra i pregi architettonici de porti degli antichi, Neapel 1832. Dagegen in einem heute noch sehr lesenswerten Aufsatze Linotte im Giornale Arcadico 24, 1824, 1 ff.

sondern an flache Deckung von Durchlässen dachte, wie wir sie im klassischen Mytilene kennen gelernt haben (s. o. S. 104), offenbar in vielen Fällen, wie in Aegina, Knidos und Delos durch den Erhaltungszustand der in einzelnen Trümmern aus dem Wasser aufragenden Molen täuschen lassen. Von Eleusis, wo wirklich solche Durchlässe vorhanden gewesen zu sein scheinen, aber auch keine eigentliche Bogenmole, ist noch zu reden. Die Begründung für die ablehnende Stellung, die man gegenüber der Vermutung von Bogenmolen in den großen Hafenanlagen der Kaiserzeit von Portus, Antium uud Centumcellae einnehmen muß, wird überhaupt nur gelegentlich der Besprechung der einzelnen Anlagen gegeben werden können. Soviel aber sei hier vorweg genommen: Die Anwendung der Bogenmolen ist mit Sicherheit nur in einer Zahl von Fällen am campanischen Golf und in dessen nicht allzuweiter Umgebung, vielleicht auf Capri und ein Stück nördlich an der italienischen Westküste in Astyra (s. im Katalog) feststellbar. Die Monumente, auf denen Bogenmolen dargestellt sind, können so wenig auf außerhalb dieser Zone gelegene Orte bezogen werden, daß, wo eine bestimmte Identifizierung überhaupt möglich erscheint, diese sich an das genannte Gebiet halten muß (s. darüber im folg. Kapitel). Es soll natürlich nicht bestritten werden, daß man sehr wohl auch einmal anderswo einen Bogenmolo gebaut haben kann. Aber nachweisbar ist das zurzeit nirgends. Und an einigermaßen gesicherten außeritalischen Beispielen fehlt es vollends[1]). Zu dieser örtlichen Begrenzung gesellt sich eine zeitliche. Die Anlagen des genannten Gebietes gehören sämtlich der frühen Kaiserzeit, um nicht zu sagen der augusteischen Zeit, an[2]). Die von Fazio aufgestellte These, daß es sich um Anlagen zur Verhütung der Versandung gehandelt habe, hat sich jedoch behauptet[3]). Nach der gekennzeichneten lokalen und zeitlichen Begrenzuug des Systems ist aber diese Annahme ganz unmöglich. Die letztere freilich ließe sich erklären durch die Vermutung, daß man sich in dem erhofften Erfolge getäuscht und deshalb den Gedanken wieder aufgegeben

---

[1]) Texier, Asie Mineure 1839, I, 17ff. behauptet, die Mole von Nikomedia in Bithynien sei eine Bogenmole aus Ziegelwerk, bekrönt mit Steinschichten. Eine Bestätigung dafür fehlt sonst. Vgl. über N., wo es auch noch einen Quai gegeben haben soll, Perrot-Guillaume, Galatie 2; Dernburg, Auf deutscher Bahn in Kleinasien 25ff. — Hübner (Bull. Inst. 1860, 161) schrieb eine Mauer mit ögen in der Unterstadt von Tarraco einer antiken Mole zu. (Zu T. s. ders., Römische Herrschaft im Westeuropa, 1890, 167ff. u. Strab. C 159). Die Angabe nachzuprüfen, besteht keine Möglichkeit, da nach Baedecker (Spanien und Portugal, 2. Aufl. 263ff. m. Pl.) die letzten Reste beseitigt worden sind. Woher Merckel (S. 360) seine Detailangaben über die Technik hat, weiß ich nicht. — Warum die frühchristliche Gemme, die eine Bogenmole mit einem Leuchtturm am Ende zeigt, das kilikische Aigeai darstellen soll (Thiersch, Pharos S. 21), sehe ich nicht ein. Die Mole ist nicht erhalten und die Heliosfigur von Aigeai sieht sonst ganz anders aus.

[2]) Ueber Misenum und Portus Julius s. u. Ueber Capreai, Astyra u. Nesis im Katalog.

[3]) So noch Beloch a. a. O. 131; Nissen a. a. O.; Dubois 256.

habe. Aber wie wir sahen, ist der Bogenmolo offenbar in Puteoli erfunden worden, und hier war eine Versandung gar nicht zu befürchten[1]). Ferner ist seine Anwendung auf die nähere Umgebung beschränkt geblieben, wo gleichfalls diese Gefahr nicht drohte! Es wird sich also wirklich um nichts anderes handeln, als um die Einführung des Wölbebaues, der Mode war und überdies sparsamer. Daß man gerade hier diesen Versuch gemacht hat, erklärt sich aus der Tatsache, daß hier von Natur ein vorzüglicher hydraulischer Mörtel in der Puzzolanerde gegeben war. Schon Vitruv (V 12) gedenkt dieser Verwendung des Materials für den Molenbau[2]). Und wenn er auch nicht die Bogenmolen ausdrücklich erwähnt, was er doch wohl getan hätte, wenn sie dem Schutze gegen Versandung dienen sollten, so waren diese doch leicht mit einer der von ihm empfohlenen Methoden herstellbar[3]). Daß die Rolle, die die Puzzolanerde in Vitruvs Erörterung spielt, keine zufällige ist, ist klar. Da es an ähnlichen natürlichen Bindemitteln an der italischen Westküste, namentlich im unmittelbaren Bereich der Hauptstadt, nicht fehlte[4]), kann die Berühmtheit, deren sich die Puzzolanerde für Hafenbauten erfreute, und die noch bei der Anlage von Portus deutlich in die Erscheinung tritt, nur aus der Tatsache, daß ihre Wirksamkeit hier gerade damals in großen Anlagen erprobt war, hergeleitet werden. Und auf diese spielt denn auch Vitruv ganz deutlich an, wenn er sagt: „hoc autem munus naturale habent ea loca“[5]).

Zu dieser Charakterisierung der Bogenmolen nun paßt trefflich ein zweites. Das ist die Einführung der Wölbetechnik in den Quaibau. Sie findet sich massenhaft in den Villenlandschaften der pompejanischen Wandmalerei (s. im folg. Kapitel), indem hier vielfach aus Gewölben bestehende Substruktionsterrassen ins Meer herausgebaut sind. Es fehlt allzusehr an genügenden Aufnahmen der namentlich an der italischen Westküste so überaus zahlreichen Villen am Meeresstrande, um zu übersehen, wie weit dies System in Anwendung gekommen ist. Aber ein brauchbarer hydraulischer Mörtel war dabei jedenfalls unerläßlich. Wieder bot sich hier in Campanien die Puzzolanerde. Nirgends unter den so überaus zahl-

---

[1]) Dubois ebd. betont dies selbst, und erklärt, die Römer hätten hier ihr gewohntes System angewandt, obwohl er doch noch die Mole ins 2. Jahrhundert zurückdatiert (s. o. S. 164, Anm. 4).

[2]) Vgl. S. 105 Anm. 1. Da die dritte von Vitruv empfohlene Methode offenbar griechische Technik ist, die zweite aber bei Bogenmolen, wie Dubois in der dort zitierten Abhandlung 439 ff. betont hat, nicht in Betracht kommt, muß die erste gemeint sein. Nissens Angabe (S. 737), daß Puzzolanerde als Mörtel zuerst bei Sen. nat. qu. III, 20, 3 erwähnt sei, ist irrig. Ueber die Vorgeschichte des Mörtelbaues s. Delbrück, Hellenist. Bauten in Latium II, 1912, 87 ff.

[3]) S. vorige Anm.

[4]) Dubois ebd. 258.

[5]) Es ist doch kein Zufall, daß diese Aeußerung hinter der Empfehlung der in Puteoli angewandten Methode I steht, während Puzzolanerde auch in Methode II gebraucht wird (vgl. Anm. 2), und Methode III ausdrücklich gegen die beiden ersten durch die Betonung des Nichtvorhandenseins solcher eingeleitet wird (§ 5 Anf.).

reichen Beispielen römischer Quaibauten, die auf uns gekommen sind, hat sich diese Konstruktionsweise bisher nachweisen lassen[1]). Und es ist höchst fraglich, in welchem Ausmaß sie überhaupt auf Hafenanlagen größeren Stiles übertragen werden konnte. Daß dies gelegentlich der Fall war, zeigen einige Reliefs der Traianssäule (s. darüber im folg. Kapitel). Nur ein, freilich bisher noch nicht als solches erkanntes, Beispiel ist vorhanden, und dies findet sich wieder in Puteoli. Hier liegt südlich des Stadthügels und östlich von der großen Mole in etwa 100 m Abstand vom Ufer eine zu diesem parallel verlaufende doppelte Pfeilerreihe (s. Abb. 9). Die südlichen (äußeren) Pfeiler sind rechteckig (6 × 8 m). Die inneren entsprechen den Intervallen der äußeren und sind trapezförmig (3,50 × 8 m), mit der kurzen Seite nach außen. Zwei Abschlußmauern im Westen und Osten und zwei Quermauern im Innern parallel zu diesen und auf die Pfeilerreihen senkrecht auftreffend, und eine innen im Ostteil durchlaufende Längsmauer parallel zur Pfeilerstellung teilen das Ganze in wenigstens 5 Unterabteilungen.

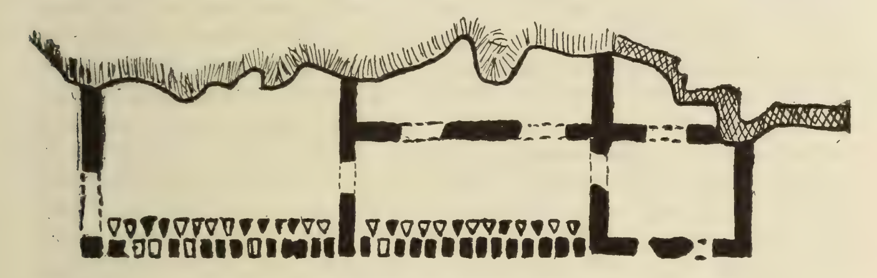


Abb. 9. Bogenquai in Puteoli (nach Dubois).

Die Gesamtlänge der Anlage (westöstlich) beträgt fast 400 m und es scheint, als ob sie sich früher noch weiter ostwärts ausgedehnt habe[2]). Die landläufige Annahme ist, daß es sich hier um eine Reihe von Bassins handle, die durch die Pfeiler gegen das Meer geschützt und durch die Quermauern voneinander getrennte wären. Und auch Dubois, dem wir die erste genauere Untersuchung der Anlage verdanken, hat daran festgehalten. Jedoch diese Auffassung ist ganz unhaltbar. Was zunächst die von Dubois angenommenen Ein- und Durchfahrten betrifft, so zeigt sein Plan deutlich, daß es sich dabei um ganz ungleichmäßig verteilte Lücken in der westlichen Abschlußmauer und den beiden Quermauern handelt, deren unregelmäßige Ränder sie als Breschen in den Ruinen kennzeichnen. Daß an diesen Stellen eine

---

[1]) Der angebliche Quai von Salonae, den Cichorius (Die Reliefs der Trajanssäule III, 1900, 72) auf der Traianssäule wiedererkennen wollte, liegt innerhalb des Stadtgebietes und gehört zu einem unterirdischen Kanalisationssystem (Bull. Dalm. 1914, 68 ff., vgl. 1898, 157 ff.; 1902, 3 ff.), wie die von ihm als Molenreste angesprochenen (S. 75) Ruinen von der Stadtmauer zu stammen scheinen.

[2]) Ueber diese Anlage siehe Dubois 263 Fig. 20/1.

Einfahrt und Durchfahrten gelegen hätten, ist ganz unbeweisbar. Enstprechende Lücken finden sich auch in der hinteren Längsmauer und in der vorderen, die anstelle der Pfeiler die östlichste Abteilung abschließt. In der östlichen Abschlußwand aber gibt es nicht einmal eine solche Lücke, wo eine Einfahrt gelegen haben könnte. Eine solche aber müßte doch gerade hier sicher vorausgesetzt werden. Die hintere Längsmauer kann gar keinen anderen Zweck gehabt haben, als ein als Quai dienendes Füllwerk zu stützen. Es gibt uns nichts das Recht in der entsprechenden Abschlußmauer an der Vorderseite des Ostteiles, ebenso wie in den Quermauern, die alle ganz gleichartig sind, etwas anderes zu sehen. Das Ganze ist offenbar eine große künstliche Quaiterrasse, ähnlich dem Choma von Karthago, das auch in den Dimensionen am ehesten zum Vergleich dienen kann (s. o. S. 138ff. Anm. 1). Das Füllwerk ist mit der Zeit hier wie dort fortgespült worden. Nicht gegen diese Auffassung, sondern nur für dieselbe kann die Ausdrucksweise des Strabon (C 245) sprechen, der im Hafen von Puteoli *χειροποιήτους ὅρμους* nennt, das sind künstliche Anlegeplätze, die, wie es im folgenden heißt, hier infolge der Gunst des von Natur vorhandenen hydraulischen Mörtels durch vorgebaute *χώματα* besonders geschützt werden[1]). Warum nur im größeren Westteil der Anlage für die vordere Futtermauer die Wölbung in Anwendung kam, wissen wir nicht. Eine nachträgliche Erweiterung nach Osten wird man kaum annehmen dürfen. Vielmehr wird die Tatsache, daß im Westteil der Abstand vom Ufer durchweg größer war, für diese Disposition maßgebend gewesen sein. Hier war der Druck, dem die vordere Abschlußmauer ausgesetzt war, stärker und infolge dessen wählte man die Bogenreihe zum Stützwerk. Durch die in die Bogenöffnungen hineingestellten Strebepfeiler, deren trapezförmiger Grundriß sich aus dieser ihrer Bestimmung erklärt, gelang es so eine doppelte Stütze herzustellen, ohne daß man mehr Material dabei gebrauchte, als für eine einfache massive Mauer nötig gewesen wäre[2]). Und dabei erhielt man noch größere Festigkeit! So müssen wir uns diese große künstliche Quaiterrasse mit der vorderen stützenden Bogenreihe als ein zweites Hauptmerkmal des Hafens im augusteischen Puteoli neben der Mole denken.

Das Zentrum des Hafenverkehrs aber, das Emporion, lag im Schutze der Mole, wo am Ufer ein 2 km langer Quai (Ripa)[3]), ent-

---

[1]) Die *χειροποιήτους ὅρμους* mit Dubois S. 263 in Gegensatz zu den Molen zu stellen geht nicht an. Es sind offenbar die künstlich ausgebauten Unterabteilungen eines Hafens. Die folgende Erwähnung der mit Puzzolanerde ausgeführten Molen ist nur eine weitere Erklärung derselben Sache. Der Ausdruck kehrt noch gelegentlich für künstlich ausgebaute kleine Häfen wieder, die auf die Bezeichnung *λιμήν* nicht Anspruch erheben können. Lupiae: Paus. VI, 19, 9 und Syke (Nordafrika): S. M. M. 30.

[2]) Für diese Art der Verstärkung eines Quaifüllwerkes durch unverbundene einzelne, nebeneinander gereihte Pfeiler verweise ich auf die römischen Quais im runden Hafen von Karthago, wo zwischen zwei konzentrischen Futtermauern in Abständen von 2—3 m quadratische Pfeiler angeordnet sind. Comptes rendus 1912, 278ff. Bull. arch. 1909, 51ff. pl. VI.

[3]) Nissen a. a. O. Beloch a. a. O. 132 u. 135. Dubois S. 266. Aus dem

lang lief, der in der Mitte das Macellum und im Westteil lange (noch 250 m lang erkennbare) Hallen trug, deren Abschnitte nach Göttern benannt wurden[1]). Hier im Emporion lagen die vom römischen Staat unterhaltenen stationes der fremden Kaufleute[2]), und Privathäuser sowie Niederlagen (apothecae) werden uns bereits in republikanischer Zeit genannt. Hier lag auch ein Serapistempel (vgl. Vitruv. I, 7, 1) und diesem gegenüber jenseits einer Straße ein offener freier Platz (area), jedenfalls eine Art Hafenmarkt[3]). Zwei Triumphbögen am Beginn der Hallenflucht gesellten sich zu denen der Mole[4]). So ist der Gesamteindruck ein überaus reicher. Den Grundton geben die wuchtigen Arkaden der Mole, die die des großen Ostquais sekundieren. Dazu eine Fülle von Hallen und Gebäuden, durchsetzt mit Monumenten der verschiedensten Art. Von einem planmäßig gestaltenden städtebaulichen Willen ist im „kleinen Delos" ebenso wenig zu spüren wie im großen.

Derselbe Charakter tritt auch bei den anderen größeren Anlagen der Zeit im Westen hervor. Unter ihnen steht zeitlich an erster Stelle der Hafen von Forum Julium (Fréjus) in Südgallien[5]). Wie die natürlichen Bedingungen waren, insbesondere wie weit die Küste vor der Mündung des Argens bereits durch dessen Schwemmstoffe vorgeschoben war, als Caesar hier eine Kolonie anlegte, die zunächst wohl als Konkurrentin des widerspenstigen Massalia gedacht war, bleibt unklar. Aber von vornherein müssen die Bedingungen an der sumpfigen und sich immer weiter vorschiebenden Flußmündung höchst ungünstige gewesen sein. Daß hier die Römer einen Hafen zu schaffen unternahmen, dem naturgemäß im welthistorischen Sinne nur eine kurze Lebensdauer beschieden sein konnte, charakterisiert trefflich ihre eingangs hervorgehobene Art an diese Probleme heranzutreten. Forum Julium scheint seine Bedeutung als Hafenplatz schon nicht viel später als ein Jahrhundert nach seiner Anlage eingebüßt zu haben und ist heute ein Landstädtchen. Das phokäische Massalia hingegen ist im Wechsel der Jahrtausende doch immer wieder,

---

Ausdruck „iactis molibus" (CIL., 1690/1) kann nicht mit Dubois auf besondere Molen am Quai geschlossen werden. „Moles" konnten ebenso gut die Futtermauern des Quais heißen wie in Delos etwas ähnliches χώματα, s. o. S. 155.

[1]) S. S. 30. Beloch 134ff., Dubois 268ff.

[2]) S. S. 39. IG. XIV, 830. Mommsen, Ber. sächs. Ges. 1850 S. 60, Correra a. a. O. 319. Dubois S. 83ff. Poland, Griech. Vereinswesen. 1909, Liste E 94. An eine Aufteilung des Quairaumes an einzelne Nationen auf Grund von Philostr. Vit. Apollon. VII, 12 p. 134 mit Dubois zu denken besteht kein Anlaß.

[3]) Häuser und Magazine Cic., In Vat. V, 12. Ueber die Area zuletzt Dubois 196.

[4]) Beloch 134; Dubois 266ff.

[5]) Ueber Forum Julium s. Girardin, Histoire de la ville et de l'Eglise de Fréjus, 1729; Texier, Mém. prés. à l'Ac. Inscr. 2. série II, 1849, 169ff.; V. Petit, Bull. Monum 1864, 681, 766ff.; Lenthéric, Provence maritime 1880, 299ff. und Rev. des deux mondes XXXIV, 1879, 641ff.; Aubenas, Histoire de Fréjus 1881; Jullian, Fréjus Romain (mir nicht zugänglich) 1886; Leger, Les traveaux publics 468ff. Ferrero, Ordinamento delle armate Romane, 1878, 24; Fiebiger, Leipziger Stud. XV, 294; Hirschfeld CIL. XII, 38; Ihm, RE. u. d. W.; Blanchet, Les Enceintes Romaines de la Gaule 1907, 211. Unser Pl. XXVI nach Blanchet.

vor allem in neuester Zeit, zu einem der bedeutendsten Seehäfen des Mittelmeeres geworden. Trotz der eingehenden Bemühungen, die seit dem Beginn des 18. Jahrhunderts die einheimische Wissenschaft um die Erforschung der recht erheblichen Reste der kurzen Glanzzeit von Forum Julium gemacht hat, ist das Bild noch ein recht unklares. Wir wissen nicht einmal, ob der Hafen der innerste Winkel eines damals noch tief einschneidenden Golfes gewesen ist, ob er vielleicht ähnlich wie in Ravenna und Narbo am inneren Ufer einer Lagune vor der Argenteusmündung lag oder endlich ob das ganze Becken erst durch künstliche Ausschachtung im Boden des Deltalandes geschaffen und von vornherein durch einen Kanal mit dem Meere in Verbindung gesetzt war[1]). Am meisten hat noch die zweite Vermutung für sich. Denn die Wahl des Platzes wäre ohne die Annahme, einer irgendwie eindringenden Meeresfläche nicht recht erklärlich. Andererseits sprechen jedoch antike Ruinen, die z. T. südlicher liegen als die Stadt, wenn auch nicht unmittelbar vor dieser[2]), gegen die Annahme, daß das Meer damals noch als einfacher Busen so tief ins Land eingeschnitten habe. Endlich sei darauf hingewiesen, daß das augusteische Zeitalter anscheinend solche durch Lagunen vom Meer abgetrennte Plätze für besonders geeignete Kriegshäfen hielt, wie die Beispiele des Portus Julius, Mare Morto von Misenum und Ravenna (s. u.) zeigen. Es ist das ein Rest aus der Zeit, wo sich der junge Octavian noch gegenüber der Flottenübermacht des Sextus Pompeius nicht herauswagte. Wie Ravenna später zum Kriegshafen dank dieser Lage erhoben wurde, so wird auch die Tatsache, daß Augustus nach der Schlacht bei Actium die 300 erbeuteten Kriegsschiffe nach Forum Julium schickte, um sie dort einstweilen zu stationieren[3]), aus der ganz analogen Lage am Innenrand einer Lagune zu erklären sein. Damals hat die Kolonie die Beinamen Pacensis und Classica erhalten, in welch letzterem sie wieder als Vorläuferin von Ravenna auftritt[4]). Aber auch hier noch wurden ganz, wie wir es von den griechischen Verhältnissen her kennen, die Schiffe nur im Hafen einer Stadt untergebracht. Ein eigener, als solcher geschaffener Kriegshafen, wie Classis und Misenum ist Forum Julium nie gewesen. Der Hauptteil der Hafenanlagen wird damals erst von Agrippa geschaffen worden sein. Aber geschweige, daß wir etwa zu scheiden vermöchten, was das Werk der cäsarischen, was das der augusteischen Zeit ist[5]), wir vermögen kaum das in dieser end-

[1]) Die zweite Ansicht ist von Lenthéric mit guten Gründen vertreten worden, während in der übrigen Literatur, die Meinung, freilich meist nicht klar formuliert, daß das Ganze ausgegraben sei, vorherrscht. Die Existenz eines antiken, von einer Mauer flankierten Zuleitungskanals vom Meere zur Hafenmündung den schon Girardin sah, läßt allerdings vermuten, daß bereits im späteren Altertum die Versandung der Lagune fast zur Verlandung geführt hatte. Vgl. Aubenas 529.

[2]) Aubenas 582, dort auch über die älteren Ansichten.

[3]) Vor allem Fiebiger a. a. O.

[4]) Ueber diese Beinamen s. Ihm u. Hirschfeld a. a. O.

[5]) Gegenüber den recht willkürlichen Behauptungen seiner Vorgänger hat

lich geschaffene Gesamtbild wirklich zu erfassen. Das Stadt- und Hafengebiet lag eingebettet zwischen zwei Zitadellenhügeln im Osten und Westen (s. Plan XXVI), von denen der erstere (a) wesentlich natürlichen Ursprungs, nur durch Terrassen ausgebaut worden ist. Der letztere (b) ist jedoch zum größeren Teile erst künstlich aufgeworfen und rings durch gewaltige Stützmauern zusammengehalten[1]). Da er sich als eigentliche Hafenfeste unmittelbar vor die Westgrenze des Hafens vorschiebt, läßt seine künstliche Aufschüttung allerdings vermuten, daß es bei der Anlage des Hafenganzen nicht ohne große Erdaushebungen abgegangen ist. An die Ostseite dieses Burghügels setzt eine fast 550 m lange und etwas über 5 m breite Mole (c) an, die den Hafen von Süden schützt. Sie verläuft in der Hauptsache ostsüdöstlich in gerader Linie. Nur am Ende beschreibt sie eine 120 m lange Viertelkreiskurve nach Norden. Sie ist massiv aus Gußwerk mit einer Verkleidung von Steinen aufgeführt und trug an ihrer Außenseite eine 1,20 m dicke Mauer, die bei ihrer geringen Stärke wohl eher als eine Art Parapetmauer, denn als wirkliche Befestigung aufzufassen ist. Von dem vor ihr entlanglaufenden etwa 4 m breiten Quai gelangte man vermittelst einer Rampe auf die Zitadellenhöhe. Wo diese erreicht wird, liegt in der Umfassungsmauer der Hafenfestung, von der Höhe her einst als Landmarke weit hinaus sichtbar, ein großer Turm, der, zweifellos mit Recht, als Leuchtturm angesprochen wird[2]). Die Existenz dieses Turmes an dieser Stelle ebenso wie die lange Südmole mit ihrer Parapetmauer bestätigen die Vermutung, daß ursprünglich hier im Süden der Stadt zumindest eine Lagune vorhanden gewesen ist. Hätte die Stadt von vornherein nur durch einen künstlichen Kanal mit dem Meer in Verbindung gestanden, dann würde ein Leuchtturm hier ganz sinnlos gewesen sein. Auf der Mole selbst fanden sich eine Reihe von kleineren Bauwerken, über die die Berichte sehr verschieden lauten. Meist werden darin Befestigungswerke gesehen, vielleicht sind sie eher als Schmuckmonumente anzusprechen. So lange eine gründliche Aufnahme fehlt, ist ein Urteil darüber nicht möglich. Sicherlich ein schmückendes Monument stellt der sechseckige Turm, der am Ende der Mole steht, dar. Er ist ganz massiv gebaut, 10,50 m hoch, und besteht aus einem runden Postament, sechseckigen Oberbau und pyramidenförmigen Steindach, auf dessen Spitze vielleicht irgend eine plastische Figur gestanden hat[3]). Jenseits einer 83 m breiten Einfahrt verläuft parallel zur Südmole ein 166 m langer Mauerzug (d) von 3 m Breite, der dann recht-

---

dies Aubenas S. 540ff. mit Recht hervorgehoben. Daß das Gesamtbild im wesentlichen augusteisch ist, unterliegt keinem Zweifel. S. a. Blanchet a. a. O.

[1]) Texier 187, Aubenas 437ff., 468ff.

[2]) Abb. bei Petit S. 780. Ferner Lenthéric 347/8. Texier 188. Aubenas 518. Thiersch, Pharos S. 26.

[3]) Abb. Petit S. 762. Der Turm ist sechseckig (Lenthéric 344, Texier 202, Aubenas 498), nicht achteckig, wie auch behauptet wird (Girardin und erstaunlicherweise auch Texier 188, der angab, auf jeder Seite sei eine Sonnenuhr). Daß der Turm schon augusteisch sei, kann nicht gesagt werden. Vgl. die Behandlung der Sechsecksbauten bei Studniczka, Tropäum Traiani, 1904, 57ff.

winklig auf die Stadt zu umbiegt, wo er noch etwa 150 m lang weiter gradlinig verlaufend erkennbar ist. An der genannten Ecke liegt eine quadratische Plattform (8 m Seitenlänge), in der mehrstöckige Gewölbe mit Fenstern nach der großen Mole zu geöffnet sich finden[1]. Dieser Mauerzug wird wechselnd als Mole und Quai bezeichnet, je nach der Auffassung der Berichterstatter über die künstliche oder natürliche Entstehung des Hafens. Da die Verlängerung seines Nordtraktes in die Gegend der östlichen Zitadelle führt, ist er jedenfalls als Ostbegrenzung des antiken Hafens aufzufassen, dessen immer wieder — der Zuweisung der einzelnen Teile an Caesar und Agrippa zuliebe — behauptete Zweiteiligkeit nicht erweisbar ist. Wie es im Norden des Hafens außerhalb der hier am Ufer entlanglaufenden Stadtmauer aussah, wissen wir nicht. In spätantiker Zeit ist hier im Nordwesten ein monumentaler Hallenbau geschaffen worden, der als „Porte Dorée" in einer imposanten Ruine noch heute aufrecht steht[2].

Forum Julium ließ uns schon einen Einblick in die Ansprüche, die die erste Kaiserzeit an einen Kriegshafen stellte, tun. Wir sahen hier noch wie in früherer Zeit ihn in einem städtischen Hafen sich entwickeln. Die römische Entwicklung ist aber dahin gegangen, ihn in jeder Beziehung von der Stadt zu trennen. Einen eigenen Kriegshafen haben die Römer ebensowenig wie eine organisierte staatliche Marine vor der augusteischen Zeit besessen. Die Coloniae maritimae im eigenen Lande waren Küstenfestungen, um das Land gegen Angriffe von der See her zu schützen. Mit der Marine haben sie nichts zu schaffen und während der ganzen republikanischen Zeit hat die Last der Flottenrüstungen auf den Schultern der Socii Navales, namentlich unterworfener Griechenstädte, geruht[3], die nach alter Weise in ihren eigenen Neorien „ihre" Flotten hielten. Jeweilig unter dem Drucke bestimmter Bedrohung haben dann größere, für einzelne Unternehmungen geschaffene Flottenbauten stattgefunden. Ganz diesen Charakter zeigten auch die Rüstungen, die im Jahre 37 Agrippa in Octavians Auftrage gegen den damals zur See herrschenden Sextus Pompeius unternahm. Es galt dabei zugleich eine neue Flotte zu bauen, auszurüsten und an sicherer Stelle einzuüben, ehe man sich auf die See herauswagen konnte. Hierzu wurde der Kom-

---

[1] Am besten Aubenas 503ff.

[2] Anders Blanchet 214ff.; Vgl. Petit 701 m. Abb. 703. Lenthéric 322. Texier 204. Aubenas 387, 591. Die Gewölbe am Westfuß des Zitadellenhügels, die man früher allgemein als Schiffshäuser angesehen hat, sind ganz wechselnd in den Dimensionen und ihre Bestimmung ist nicht geklärt (Aubenas 460ff.). Schiffshäuser sind es sicher nicht. Befestigungssteine, meist runde Steinpoller, werden an verschiedenen Stellen des Hafens erwähnt (Petit 764, Texier 197, Aubenas 499). Ein überwölbter, 6 m breiter Kanal, der dem Nordteil des Hafens Wasser aus dem Argens zuführen sollte, soll antiken Ursprungs sein (Aubenas 479).

[3] S. Mommsen, Staatsrecht III, 676ff. Ueber die Flotten der vorkaiserlichen Zeit: Kornemann, Philologus 1897 429ff. Ueber die Flottenorganisation der Kaiserzeit: Ferrero a. a. O. u. Mem. Ac. Torino 2. S. XL. 1900, 165ff.; Fiebiger a. a. O. und RE. u. Classis. Hirschfeld, Kaiserliche Verwaltungsbeamte 2. Aufl. 1905, 225ff.

plex des Averner- und Lucrinersees zwischen Puteoli und Cap Misenum ausgewählt, und zum Standort der neuen Flotte unter dem Namen Portus Julius erhoben[1]). Der Avernus war ein rundes, geräumiges und rings von Bergen umschlossenes Becken von erheblicher Tiefe. Reiche Waldungen lieferten zugleich Bauholz in Menge. Sie sind damals völlig abgeholzt worden. Durch eine schmale Durchfahrt stand der Avernus im Süden mit dem Lucrinersee in Verbindung, einer seichten Nordbucht des campanischen Golfes, die schon seit alter Zeit von diesem durch einen Damm abgetrennt war. Dieser, Via Herculanea genannt, hatte wohl die Aufgabe den Fischfang zu erleichtern, indem nach im Altertum häufig geübter Praxis an einer Durchfahrt durch ihn der ins Meer zurückkehrende Fisch abgefangen wurde. Denn auf Bitten der Fischereipächter hatte bereits Cäsar den Damm ausbessern lassen[2]). Er hieß seit seiner Restauration Opus Julium und daher ist wohl der Name auf den Kriegshafen des Agrippa übertragen worden[3]). Was dieser an künstlichen Anlagen neu geschaffen hat, ist schwer zu sagen. Unter allen Umständen war die Schaffung einer Fahrstraße durch den seichten Lucrinus unerläßlich. Drei Einfahrten, die durch Bögen überspannt waren, scheinen durch die Via Herculanea zu dieser Zufahrtstraße geführt zu haben[4]). Hier hat Agrippa, wie es nach den Quellen scheint, nichts weiter unternommen, als das Werk des Caesar für seine Zwecke ausgebaut und erhalten[5]). Dagegen wurde im Norden des Avernus ein gewaltiger Felstunnel zur Verbindung mit dem tyrrhenischen Meer nach Cumae getrieben. Diese Dimensionen zeigen, daß man mehr wollte als nur einen Flottenrüstungsplatz für den Augenblick schaffen, wenn auch die Wahl des Platzes durch die Not des Augenblickes bedingt war. In der Tat, der Avernus war ein wunderbarer Hafen. Mit einem Durchmesser von mehr als 1 km bot er reichlich Raum für alle Manöverzwecke der Zeit. Aber es stellte sich bald darauf heraus, daß die Verbindung mit der See vermittelst der Fahrstraße durch den seichten Lucrinus allzu schwierig offenzuhalten war. So entstand der große Kriegshafen der Kaiserzeit nicht hier, sondern im benachbarten Misenum. Freilich an Versuchen den Hafen gebrauchsfähig zu erhalten, hat es trotz der Verlegung der Flotte nicht gefehlt. Wir hören von solchen Unternehmungen des Claudius[6]). Gern möchte

---

[1]) Ueber Portus Julius s. De Fazio, Intorno etc. 8ff. und Nuove osservazione 162ff.; G. de Criscio, L'antica Porto Giulio 1856; Beloch, Campanien 2. Aufl. 1890, 168ff.; Merkel 360ff.; Nissen II 734ff. Preller, Philologus II, 485; Correra Port. ant. pen. It. 318ff; Günther, Geogr. Journal 1903, XXII, 274ff.

[2]) Serv. ad Georg. II, 161.

[3]) Ebd. vgl. Suet. Aug. 16. So richtig Correra a. a. O.

[4]) Correra a. a, O.

[5]) Suet. Aug. 16.; Vell. II 79; Flor. II, 18, 6; Dio Cass. XLVIII 50. Es ist immer nur von einfachen Dämmen an der Durchfahrt zum Lucrinus, eben dem Opus Julium, die Rede. Florus nennt ausdrücklich die Via Herculanea als vorderen Abschluß.

[6]) Plin. XXXVI, 125, dessen Zeugnis hier natürlich von größter Bedeutung ist.

man wissen, ob seine Anlagen hier früher gemacht wurden, als die Erbauung des neuen Hafens bei Ostia, ob etwa dieses Projekt erst an die Stelle jenes trat, nachdem man eingesehen hatte, daß die Umgestaltung des Lucrinus zu einem brauchbaren Hafen unmöglich war. Nahegelegt wird eine solche Vermutung durch die Tatsache, daß Nero, nachdem sich die neuen Anlagen des Portus als unzulänglich erwiesen hatten, von Neuem den Gedanken den Avernus zum Haupthafen von Rom zu machen, aufgegriffen hat. Damals sollte ein riesiger Kanal die Hauptstadt mit ihm in Verbindung setzen[1]). Auch dies Projekt ist nicht zur Ausführung gekommen. Noch Strabon (C 244), der hier gewiss aus eigener Anschauung berichtet, kennt nur den alten, von Caesar restaurierten Herculesdamm. Die großen Molenanlagen, die diesem noch vorgelagert, einst die Einfahrt schützten, werden also dem Claudius zuzuschreiben sein, der nach Plinius ja gerade Molen gebaut haben soll. Diese Mole war eine Bogenmole der gleichen Art wie die von Puteoli, die nur hier, dem anderen Zwecke entsprechend, der Einfahrt zum Schutze vor dieser in mehrfach gebrochenem Zuge (in dem namentlich noch acht zum einstigen Herculesdamm parallele Pfeiler kenntlich sind) eine Art Vorhafen umschrieben[2]). Damals war Portus Julius längst kein Kriegshafen mehr.

An seine Stelle war Misenum getreten[3]). Es ist bezeichnend für die römische Art aus den vorübergehenden, unter dem Zwang einer bestimmten Gelegenheit hervorgebrachten Gestaltungen dauernde Erscheinungen ihres Lebens herauswachsen zu lassen, daß die Wahl des westlichen kaiserlichen Kriegshafens sich nicht nur räumlich, sondern auch der Gestalt nach in den ganzen Grundzügen eng an den Flottenbau- und Exerzierplatz des Agrippa anlehnt. Wie so häufig die Stadt aus dem Lager, so wuchs hier der Kriegshafen und mit ihm eine Stadt aus dem Flottenlager hervor. Die allgemeine Lage des Misener Hafens ähnelt in hohem Maße der des Portus Julius, dem er unmittelbar benachbart ist. Wie dort durch den Lucrinus, so war hier der eigentliche Hafen (Mare morto) durch ein geräumiges vorderes Becken vom Golf getrennt. Nur eine schmale, mit einer Holzbrücke überspannte Durchfahrt, wohl natürlichen Ursprungs, führte aus diesem in ihn hinein entsprechend der Enge, die den Lucrinus mit dem Avernus verband[4]). Der Vorhafen war gegen den kampanischen Golf zu durch zwei Molen geschützt (s. Plan XXIX). Die südliche dieser beiden Molen besteht aus zwei Reihen von einst durch Bögen verbundenen Pfeilern, deren innere jeweils ähnlich wie die inneren Verstrebungen des Bogenquais von Puteoli (s. o. S. 168ff.) den Inter-

---

[1]) S. Leger 351 u. 456.

[2]) Einen Plan der erhaltenen Reste gibt es nicht. S. darüber namentlich: Fazio a. a. O, ferner Correra u. Günther.

[3]) Ueber Misenum: Fazio, Intorno etc. 126ff. u. Nuove Osservazione 166ff., Leger 460, 441; v. Duhn, Aus dem klassischen Süden Taf. 13. Beloch a. a. O., 194ff.; Mommsen, Hermes XIII, 109; Nissen II 727ff. Correra a. a. O. 318ff.; Günther a. a. O. XXII, 1903, 274.

[4]) CIL. X 3344. Fazio und Leger haben anscheinend nicht ohne Grund die Enge für einen künstlichen Durchstich angesprochen.

vallen der äußeren entsprechen. So wurde hier dem Mißstand, der in Puteoli zutage getreten war, daß nämlich die weiten Bogenöffnungen den angestrebten Windschutz im Hafeninnern illusorisch machten, entgegengewirkt. Schon deshalb charakterisiert sich die Bogenmole von Misenum als jünger als die von Puteoli. Die Länge der Mole beträgt 180 m. Ihr entspricht auf der anderen Seite der Einfahrt, wo von Natur größerer Windschutz vorhanden war, eine kürzere Bogenmole aus einer einfachen Pfeilerreihe. Die niedrige Tufflandzunge, an deren Spitze sie ansetzt, ist zweimal durchstochen, offenbar weil man auch hier die Versandung, der Portus Julius erlegen war, fürchtete[1]). Wann diese Anlage geschaffen worden ist, steht nicht fest. Im Jahre 31, als Augustus nach Actium die erbeuteten Kriegsschiffe in Forum Julium stationierte, war der Hafen noch kaum als solcher angesehen. Nicht viel später wird sich der neue Herr des Weltmeeres an die Flottenorganisation gemacht haben. Aber damit ist nur ein terminus post quem gegeben. Noch im Jahre 6 n. Chr. ist die Misener Flotte recht unbedeutend gewesen[2]). Und auch das Emporwachsen des Ortes, der um die Werften und Arsenale am flachen Südufer des Vorhafens entstand, scheint nicht sehr rapide gewesen zu sein. Erst unter Claudius hat er Stadtrecht erhalten[3]). Die bedeutsamste Erscheinung an diesem neuen Kriegshafen ist, daß hier im Gegensatz zu allen hellenischen und hellenistischen Neorien der Kriegshafen als eigener Ort, losgelöst von einer städtischen Siedlung, geschaffen ist, ähnlich wie etwa unser Wilhelmshaven. Hier zeigt sich eine neue Anschauung einer neuen Welt, für die die Stadt nicht mehr das natürliche Grundgebilde ist.

Dieselbe Tendenz tritt auch im zweiten Kriegshafen des Römerreiches, dem anscheinend gleichzeitig mit Misenum geschaffenen Ravenna (Suet. Aug. 49) hervor[4]). Zwar lag hier der Kriegshafen dicht bei einer schon älteren und von Cäsar anscheinend besonders begünstigten Stadt. Aber es war doch im Grunde genommen, nicht ein Hafenviertel sondern ein eigener Ort mit eigenem Namen, Classis, der die Kriegsflotte aufnahm. Wie im Misenum so knüpfte auch hier der neue Kriegshafen an einen in denselben kritischen Jahren benützten Flottenbaustützpunkt an, dessen Wahl seinerzeit durch dieselben Gesichtspunkte der Sicherheit gegen den feindlichen Angriff, die hier das Lagunenmeer bot, und des Holzreichtums bestimmt worden war, wie die des Portus Julius. Von den antiken Hafenanlagen hat sich infolge der fortschreitenden Versandung nichts erhalten. Nur die ungefähre Lage ist bekannt und ein byzantinisches Mosaikbild in San Apollinare nuovo zeigt die ummauerte Hafenstadt mit zwei Leuchttürmen zu beiden Seiten der Einfahrt, wie sie damals

---

[1]) Fazio a. a. O. u. Beloch a. a. O.
[2]) Fiebiger, Leipz. Stud. XV 296.
[3]) Mommsen a. a. O. Nissen a. a. O.
[4]) Ueber Ravenna-Classis s. Leger 386ff., 465ff.; Nissen II 251ff; Fiebiger, Leipz. Stud. XV 282ff; W. Goetz, Ravenna, Leipzig 1901; Rosenberg RE. u. d. W.; Levi, Port. ant. pen. It. 343ff.

aussah[1]). Diese Lagunenhäfen, die ja für das Podelta so charakteristisch geblieben sind, konnten nur eine so lange Lebensdauer haben, wie die antike Kulturtradition ungebrochen bestand. Wurde einmal die unermüdliche Instandhaltung der immer wieder versandenden Speise- und Zufahrtskanäle unterbrochen, dann war es vorbei. Es darf als ein besonderes Zeichen der selbstsicheren Höhe der römischen Zivilisation aufgefaßt werden, daß ihr offenbar eine solche Lage ganz besonders günstig für eine Seestadt erschien.

Auch Ravenna hatte neben Classis seinen bedeutenden Handelshafen. Und einer der bedeutendsten des westlichen Mittelmeeres ist auch Narbo gewesen, dessen Lage mit der von Ravenna große Aehnlichkeit gehabt haben muß[2]). Hier führte ein mit Quadermauern abgefaßter, 30—40 m breiter Schiffahrtskanal durch die Lagune zu der an ihrem Innenrand gelegenen Stadt. Mehrere Seitenarme scheinen davon abgezweigt zu sein, die zu verschiedenen, mit Quais ausgebauten Anlegestellen führten. Aber auch in der Lagune selbst waren Liegeplätze außerhalb des eigentlichen Stadthafens geschaffen an monumentalen, rings mit Eisenringen zur Schiffsbefestigung ausgestatteten Rundsäulen, die zugleich als Seezeichen dienen mochten. Wieder offenbart sich hier ein von den griechischen Seehäfen völlig verschiedenes Bild. Daß darin etwas spezifisch Römisches zu erkennen ist, wird einem klar, wenn man an die langen Schiffahrtskanäle denkt, durch die schon Marius Arles mit dem Meere verbunden hatte, und die eine hochbedeutende Schiffahrsstraße darstellten, an deren Mündung, wohl an der Stelle des heutigen Fos, die Tabula Peutingeriana einen Großhafenort angibt[3]).

Weniger nach dieser Richtung in einem Gegensatz zur älteren Zeit stehen einige andere provinzielle Häfen größeren Stils der augusteischen Epoche. Eine bemerkenswerte Anlage ist uns in der damals neugegründeten Residenz des Juba, Caesarea in Mauretanien, erhalten[4]). Hier sind gewisse Anklänge an Alexandrien unverkennbar. Eine Insel war auch hier dem Hafen vorgelagert (s. Plan XXVII). Zwischen ihrem Ostteil und der Stadt lag der große Handelshafen, der von Osten ähnlich wie in Alexandrien durch eine etwa 300 m

---

[1]) Darüber Thiersch, Pharos 183. — In dem bei Goetz a. a. O. S. 11 Abb. 7 wiedergegebenen Relief ist eine Porticus mit Dreizacksakroterien offenbar als porticus Neptuni (vgl. Puteoli o. S. 171 Anm. 1) bezeichnet.

[2]) Ueber Narbo s. die phantasievolle, aber offenbar im Kern zutreffende Darstellung bei Lenthéric, Les villes mortes du Golfe de Lyon Paris 1876, 191 ff. m. Pl. Ferner Desjardins, Géogr. de la Gaule Romaine I, 1876, 247 ff.; Fischer, Mittelmeerbilder, 1908, 83, 86; Leger 475; CIL. XII, 521; Apollin. Sidon. (XXIII, 37 ff.) rühmt noch ebenso wie Auson. (ep. IX 28 u. clar. urb. 107 ff.) Narbos Bedeutung.

[3]) S. Leger II 398 ff., 474 ff., Desjardins a. a. O. I 199 ff. Ihm RE. unter Fossae Nr. 12.

[4]) Blinière, Rev. arch. V 1848/49 344 ff.; Waille, De Caesareae monumentis, Algier 1891; Cat, Mauretanie Césarienne, 1891 126 ff. Dessau CIL. VIII, 800 u. RE. u. Caesarea Nr. 14; Cagnat, L'armée romaine d'Afrique 1 275 ff. m. Plan (danach unser Plan). Gsell, Les Monuments antiques de l'Algérie I, 1901, 111 ff; II. 12; Cagnat-Chapot, Manuel d'arch. rom. I S. 55.

lange, an eine Landspitze ansetzende und über eine Riffkette zu einer kleinen nördlich gelegenen Felsinsel laufende Mole geschützt wird. Ihr entspricht auf der anderen Seite von der östlichen Inselspitze ausgehend eine kurze, gleichfalls auf einem Riff endigende Mole. Die Insel war wahrscheinlich befestigt und stellte eine Art Hafenfestung dar. Doch hat die eigentliche Stadtbefestigung den Hafen stets ausgeschlossen und gar nicht berührt. Durch eine etwa 15 m breite Durchfahrt gelangte man zwischen Insel und Land in den kleinen, durch den Westteil der Insel geschützten Hafen, der wohl mit Recht als Kriegshafen anzusprechen ist. Er hatte nach Westen keine Einfahrt, da hier eine ausgebaute Riffkette die Insel mit dem Lande verband. Eine besondere Umfassungsmauer umschloß anscheinend diesen ganzen Hafen, innerhalb derselben lief rings ein Quai in wechselnder Breite. Vor dem Südquai liegen in einer Entfernung von 1,50 m und in einem Abstand von je 5 m eine Reihe von einzelnen Blöcken. Sie sind wohl als Stützpfeiler eines Holzbollwerkes, das den hier ziemlich schmalen Quai verbreiterte, zu deuten[1]). Wenn dies ursprünglich wirklich ein Kriegshafen ist, was die besondere Befestigung wahrscheinlich macht, dann müssen diese Quais jedenfalls jüngeren Ursprungs sein. Von Schiffshäusern sucht man vergeblich eine Spur. Und alle über die Flottengröße gemachten Berechnungen sind deshalb illusorisch[2]).

Zeigten die besprochenen Anlagen der augusteischen Zeit im Westen das charakteristisch Römische mehr nach der Seite des Technischen und Konstruktiven, so kündigt sich im Osten die neue Epoche in ander Weise an. Hier herrscht ganz entschieden mehr eine städtebaulich-architektonische Auffassung vor. Das glänzendste Beispiel dafür sind die großzügigen Anlagen des Herodes im palästinensischen Caesarea, die dem Augustus zu Ehren den Namen Sebastos Limen erhalten haben. Wenn wir im mauretanischen Caesarea allzusehr den Mangel einer die Ruinen uns verständlicher machenden Ueberlieferung beklagen müssen, so ist bei der palästinensischen Namensschwester gerade das Umgekehrte der Fall. Hier haben wir die ausführliche und begeisterte Schilderung des Josephus (Ant. XV, 331—341 und Bell. Jud. 408—415). Aber die geschichtlichen Stürme haben jede bedeutendere Spur des einstigen Glanzes der Herodesstadt vernichtet oder jedenfalls unter dem Boden einstweilen begraben und die Stürme des syrischen Meeres haben an den Hafenwerken noch dazu ihre zerstörende Wirkung geübt[3]). Nach den bisher veröffentlichten Berichten von meist nur kurz

---

[1]) Wellenbrecher, wie Cagnat erwägt, hätten hier im Innern des Hafens gar keinen Sinn gehabt. Eher könnte man die nachträgliche Erweiterung als eine Art Bogenquai auffassen.

[2]) Abgesehen davon sind die bei Cagnat angenommenen Schiffsgrößen auch recht problematisch.

[3]) Ueber Caesarea Pal.: Fazio, Nuove osservazione 152 ff., der natürlich auch hier eine Bogenmole aus dem Josephus herauslas. Die sonstige ältere Literatur bei Ritter, Erdkunde Teil 16, 599 ff.; Guérin, Samarie (Déscr. de la Palestine II), 1875, II, 321 ff.; Western Palest. Survey II, 1882, 13 ff., Plan Taf. II u. III,

Caesarea besuchenden Reisenden hatte es den Anschein, als ob von der großen Mole, mit der Herodes den Hafen schützte, nichts mehr vorhanden sei. Eine im Besitz von Th. Wiegand befindliche Fliegeraufnahme, die von deutscher Seite während des Krieges gemacht wurde, zeigt jedoch, daß der gesammte Verlauf der Mole noch als ein seichter, sich hell abzeichnender Streifen kenntlich ist[1]). Diese Mole setzte an der südlichen der drei kurzen, vor die Mitte des Stadtgebietes vortretenden Felsspitzen an und verlief in einer Kreislinie auf die nördlichste zu, von der aus ein kleines, ebenfalls in die Kreislinie einbezogenes Molenstück ihr entgegenkam. Die Einfahrt liegt, wie wir dies der Beschreibung des Josephus (Ant. 337; Bell. 413) in Uebereinstimmung mit den tatsächlichen Windverhältnissen entnehmen können, im Norden, weil hier der Nordwind weniger stürmisch und die Versandung nicht so sehr zu befürchten war. Ich habe danach versuchsweise den ungefähren Verlauf der Mole in unserem Plan (XXVIII) eingetragen. Es scheint als ob die Angabe des Josephus, daß der Hafen so groß wie der Piraeus gewesen sei (Ant. 332, Bell. 410), stark übertrieben ist[2]). Die Mole wurde nach seiner Beschreibung (Ant. 334/5, Bell. 411ff.) durch eine Schüttung von riesigen Felsblöcken, die durchschnittlich eine Länge von 50 Fuß bei einer Breite von 18 und einer Höhe von 9 Fuß gehabt haben sollen. — Maßangaben die allerdings wohl mit Vorsicht aufzunehmen sind — in einer Meerestiefe bis zu 40 m fundiert. Die Breite betrug 200 Fuß, wovon die äußere Hälfte als Wellenbrecher diente. Hier wird jene Schüttung auch über die Wasserfläche aufgeragt haben. Auf dem Rest lief eine steinerne mit Türmen bewehrte Festungsmauer; der Hafen war also wohl in den Mauerring eingeschlossen. Unter den Türmen ragte ein besonders großer, aber offenbar auch architektonisch und vielleicht plastisch ausgestalteter (*πάνυ καλόν τι χρῆμα* Ant. 336, vgl. Bell. 412), der Drusursturm, hervor. Hier scheint dieselbe Mischung von Befestigungsturm, Schmuckmonument und vielleicht Leuchtturm vorzuliegen wie in Alexandrien[3]). „Am Ausgangspunkt aber der ganzen Umfassungsmauer stand links von der Einfahrt (für den Ankommenden, also am Ende des kürzeren nördlichen Molenstückes) ein überaus festgefügter und widerstandsfähiger Turm und rechts (also am Ende der langen Südmole) zwei große — sie sind noch höher als der Turm gegenüber — aufrechtstehende und miteinander verbundene Steine“ (Ant. 338, vgl. Bell. 413). Sowohl der Turm nördlich

---

danach unser Plan. Schürer, Gesch. d. jüd. Volkes 3. Aufl. 1901, I, 368; Smith, Histor. Geogr. of the Holy Land, 1895, 130; Benzinger RE. unter Caesarea Nr. 10.

[1]) Für die Freundlichkeit, mit der mir Herr Geh. Rat Wiegand von dieser Aufnahme Kenntnis gab und in gewohntem Entgegenkommen ihre Verwertung hier gestattete, sei auch an dieser Stelle Dank gesagt.

[2]) Vorausgesetzt, daß die Maßangaben der englischen Aufnahme in der Hauptsache zutreffend sind.

[3]) Es ist sehr wohl möglich, daß der große mittelalterliche Kastellturm am Ansatzpunkt der Mole im Süden an der Stelle des Drususturmes steht. Denn an der Einfahrt darf dieser hier nicht gesucht werden, wie die genaue Beschreibung derselben zeigt.

wie die Syzygie südlich der Einfahrt dienten als Postament für je drei Kolossalstatuen. Wieder gemahnt uns dieser Turm als Statuenträger an das alexandrinische Vorbild. Und auch an den kleinen Sechseckstum an der Hafeneinfahrt von Forum Julium sei erinnert, der ja einem ähnlichen Zweck gedient haben muß (s. o. S. 173). Was aber jene Syzygie aus zwei turmhohen Steinen, doch jedenfalls monolithen Säulen, betrifft, so sind wir hier in der glücklichen Lage uns eine klarere Vorstellung zu machen. Solche Syzygienmonumente sind in Syrien überaus häufig. Sie bestehen aus zwei auf gemeinsamem Unterbau ruhenden und mit einem Gebälkstück verbundenen Säulen oder Pfeilern[1]). Diese Monumente erreichen eine beträchtliche Höhe, nach den Abbildungen zu urteilen, über 15 m. Die erhaltenen stammen allerdings erst aus dem 2. nachchristlichen Jahrhundert. Aber schon Rostowzew[2]) hat auf das Vorkommen ganz entsprechender Monumente in der Wandmalerei der frühen Kaiserzeit aufmerksam gemacht. Es könnte trotzdem hier die Uebernahme eines einheimischen Monumententypus zur Dekoration der Hafeneinfahrt vorliegen. Oder war umgekehrt dies Monument an so hervorragender Stelle das Urbild jener späteren Denkmäler, wie der Pharos das so vieler Türme gewesen ist? Da bereits im 3. vorchristlichen Jahrhundert analoge Monumente als Statuenträger in Delphi[3]) und vielleicht auch in Olympia[4]) vorhanden waren, ist letzteres wahrscheinlicher. Das Innere des so reich ausgestatteten Hafens war nach Josephus (Ant. 332, Bell. 410) in mehrere Abteilungen gegliedert. Eine solche Gliederung durch eine Landzunge vermögen wir noch im Norden festzustellen. Im Übrigen lagen rings, anscheinend auch auf den Molen, innerhalb der Mauer, wozu ja bei einer Breite von über 30 m reichlich Raum vorhanden war, gewölbte Räume (*ψαλίδες*) „zur Einkehr für die Fremden" (Ant. 337, Bell. 413) und davor ein durch Aufschüttung entstandener Quai (*νάγμα* Bell. 413 = Ant. 337). Was neben der reichen Ausstattung mit Monumenten, die wir der Beschreibung des Josephus entnehmen, hervortritt, ist diese einheitlich umsäumende Architektur von nebeneinanderliegenden gewölbten Räumen, die hier an die Stelle der hellenistischen flachgedeckten Hallen getreten sind. Vor allem aber lehrt uns die genannte Fliegeraufnahme, daß die Molen einen großen Halbkreis beschrieben. Zum erstenmal tritt hier diese Form auf und im Zusammenhang mit den Problemen der auch sonst in der Architektur dieser Zeit modern werdenden Rundbauten muß gefragt werden, ob diese Form, die weithin in der Geschichte der kaiserlichen Hafenbauten zu verfolgen ist, nicht hier geprägt wurde. Eine bestimmte Antwort zu geben ist einstweilen unmöglich.

---

[1]) Buttler, Architecture and other Arts, 1904, 59ff.

[2]) Röm. Mitt. 1911, 132.

[3]) Bull. corr. hell. 1911, 472ff., wo allerdings jeder Zusammenhang mit den syrischen Monumenten geleugnet wird, den aber eben die Syzygie von Caesarea herstellt.

[4]) Pomtow, Delphica III, 1911, 94ff.

Größere Neuanlagen scheinen sonst im Osten nicht geschaffen worden zu sein. Die hellenistische Zeit hatte hier reichlich vorgesorgt. Aber den gleichen Zug zu planvoller, regulärer Gestaltung wie in Caesarea zeigt die ungefähr gleichzeitige Umgestaltung des Stadthafens von Ephesos. Hier ist es nicht das Rund, sondern das Vieleck, das in Gestalt eines Zwölfecks die Hafenform bestimmt. In hellenistischer Zeit war diese noch nicht vorhanden gewesen (s. o. S. 126) und die ursprünglich naturgewachsene Form des Beckens tritt noch in der Tatsache, daß die Nord- und die Südseite erheblich länger sind, als die anderen, hervor. Indessen ist das Streben nach regelmäßiger Gestaltung in der gleichmäßigen Länge der kürzeren Seiten im Osten unverkennbar[1]. Und dieselbe Tendenz offenbart sich in der Orientierung des augusteischen[2] Prunktores, das die Hauptstraße an ihrer Mündung auf den Hafen überspannt. Dieses ist nicht nach ihr orientiert, sondern etwas schräg zu ihr, nach der innersten Kurzseite des Hafenzwölfecks. Die Rücksichtnahme auf die regelmäßige Gesamterscheinung des Hafens überwiegt hier völlig. Rings lief ein etwa 10 m breiter Quai um[3].

* * *

Zeigte die augusteische Zeit bei den westlichen Hafenanlagen noch wesentlich das Vorherrschen des Ingenieurgeistes über den des Architekten, so hat die große Schöpfung des Claudius, der neue Hafen der Welthauptstadt, beide Richtungen glänzend vereint. Es ist kein Wunder, daß die Vorstellungen, die wir uns von antiken Häfen zu machen pflegen, so leicht an dies seit der Renaissance immer wieder rekonstruierte Werk anknüpfen. So hat Canina, wo immer es sich um einen Hafen handelte, in seinen Plänen das Grundschema des Portus mit den zwei am Ende gebogenen Molen und der Leuchtturmsinsel dazwischen vorausgesetzt. Und doch stellt dieser Plan eine völlig neue Idee, die freilich auch im Altertum nicht ohne Nachwirkung geblieben ist, dar. Das republikanische Ostia war ein einfacher Flußmündungshafen[4]. Von geringen Anfängen war hier erst in der jüngerhellenistischen Zeit mit der wachsenden Bedeutung der Hauptstadt ein Hafenplatz des Weltverkehrs entstanden. Doch der eigentliche römische Großhandelshafen wurde damals nicht Ostia sondern Puteoli. Dort waren die Verhältnisse allzu ungünstig. Zwar blieb die Tibermündung wegen des starken Gefälles des Flusses selbst, auch nachdem dieser bereits

[1]) S. den Plan Oest. Jahrh. I Beih. S. 62.

[2]) Keil, Führer S. 44.

[3]) Oest. Jahrh. VII Beih. 37.

[4]) Aus der reichen Literatur über Ostia nenne ich das für die Geschichte des Hafens Wesentlichste: Canina, Architettura III Taf. 155; Preller, Ber. sächs. Ges. 1849, 134ff.; Texier, Mém. sur les ports antiques situés à l'embouchure du Tibre (Rev· gén. de l'archit. et des trav. publ.) 1857, 262ff.; Dessau CIL. XIV, 3ff.; Zeri in Port. ant. pen. It., 234ff.; Mél. éc. fr. 1910, 397ff.; 1911, 156ff. Vor allen die gründliche Monopraphie von Paschetto, Ostia, in Diss. Ac. Pont. II, 10, 2, 1912. Vaglieri, Guida di Ostia, 1914; Hülsen, Internat. Monatsschrift 1913, 1422.

die weite Bucht, in die er ursprünglich mündete[1]), mit seinen Schwemmassen angefüllt hatte, von diesen frei. Zu einer Deltabildung ist es bei ihm im Gegensatz zu den meisten andern Mittelmeerflüssen nicht gekommen. So konnten ursprünglich sogar größere Schiffe nicht nur innerhalb der Mündung anlegen, sondern bis nach Rom selbst herauffahren[2]). Aber dafür trat ein anderer mit der Zeit immer wachsender Uebelstand hervor. Vor der Flußmündung setzten sich die durch das Gefälle etwas hinausgeschobenen Alluvionsmassen in Gestalt einer dauernd anwachsenden Barre fest, die den Verkehr stark behinderte. Am Ende der republikanischen Zeit war diese Entwicklung schon so weit fortgeschritten, daß größere Schiffe auf offener See außerhalb der Barre vor Anker gehen und ihre Ladungen in Booten an Land schaffen lassen mußten[3]). Von den Hafenanlagen, die zumindest in Gestalt von Uferquais an der damaligen Flußmündung vorhanden gewesen sein müssen, hat sich, wie überhaupt so wenig vom republikanischen Ostia, nichts erhalten. Natürlich sind auch schon damals ein paar Kriegsschiffe dort vorhanden gewesen. Für sie gab es von einem Coelius erbaute Schiffshäuser (Navalia), die in der Kaiserzeit einmal restauriert worden sind. Aber ihre Identifizierung kann bisher nicht als geglückt betrachtet werden[4]). Das gesamte Gebiet zwischen der großen zum Fluß

[1]) Ueber die Anfänge s. Paschetto 1 ff. Die Gründung von Ostia als ältester Colonia maritima (s. o. S. 174) beweist durchaus nicht, daß es von vornherein Hafenplatz war. Paschetto hat nur wahrscheinlich machen können, daß die Tibermündung ursprünglich zum etruskischen Gebiet gehörte, nicht aber, daß hier ein etruskischer Hafen lag. Freilich, die von P. gegebene Erklärung der Atria Tiberina als einer etruskischen Ortsbezeichnung (Ov. Fast. IV 291 ff.) ist sehr einleuchtend. Aber daß das ein Hafen und nicht nur ein Salzgewinnungsplatz war, ist unerweislich.

[2]) Dionys. Hal. III, 45. Ostia ist eben die Mündungsfestung, die die Fahrt nach der Hauptstadt sichert. Auch das vielgenannte Zeugnis des Ennius betont diese Sicherheit (II, 144). Die dort genannten Landeplätze können sehr wohl in der Hauptstadt gelegen haben.

[3]) Strab. C 231. Dio Cass. LX, 11. vgl. Ov. Fast. IV 298 ff. Die gesetzliche Regelung über die solidarische Haftung der gesamten an einer Schiffsladung beteiligten Personen für entstehende Verluste eines Teiles der Ladung (Digest. XIV, 2, 4) nimmt auch auf einen Fall Bezug, in dem ein Schiff wegen zu großen Tiefganges vor einer Flußmündung oder einem Hafen seine Waren durch Ausboten an Land bringen muß und dabei etwas zu schaden kommt. Die Erwähnung der Flußmündung macht es wahrscheinlich, daß dabei ursprünglich die Verhältnisse von Ostia wirksam gewesen sind.

[4]) CIL. XIV nr. 376. Die Namensform spricht allerdings für republikanischen Ursprung. Aber die Beziehung des Münzbildes des Censorinus auf Ostia ist ganz willkürlich (Abb. am Besten bei Vaglieri S. 3). Ob die Navalia des Coelius überhaupt Schiffshäuser gewesen sind, ist sehr fraglich. Denn an Stelle von Mommsens Erklärung der Inschrift (Eph. ep. III, 330), der „navale . . extru(en)tibus“ las und darunter Werften verstand, ist noch keine bessere gegeben. Der Ausdruck ist allerdings merkwürdig, und Carcopino (Mél. éc. fr. 1911, 216) hat unter Berufung auf Serv. ad Aen. XI 326 gemeint, navale könne niemals Werft, sondern müsse immer Schiffshäuser heißen. Da steht allerdings zu lesen, daß navale *νεώριον* und textrina *ναυπήγιον* heißt. Das stimmt auch cum grano salis, beweist aber nicht, daß gelegentlich nicht auch ein navale mit besonderem, erklärenden Zusatz eine Werft bezeichnen konnte. Das Ver-

parallel laufenden Hauptstraße und den Tiberquais wurde in der grachischen Zeit zum Staatsgebiet erklärt[1]). Das bedeutet doch wohl, daß hier damals in größtem Stile ein Emporion geschaffen wurde (s. o. S. 37 Anm. 1). Schon Caesar hat den Plan gefaßt, die Tibermündung zu einem brauchbaren Hafen auszubauen[2]). Zur Ausführung ist er offenbar nicht gekommen, wie so viele Projekte von ihm. Ob auch Augustus diesen Plan wieder aufgegriffen hat, wissen wir nicht[3]). Die großen Anlagen der augusteischen Zeit am campanischen Golf sprechen eher dagegen. Aber einmal aufgetaucht, ist er nicht wieder verschwunden. Damals hat man offenbar die Möglichkeiten eines solchen Tiberhafens viel diskutiert[4]). Die Frage war nicht nur für die private Wirtschaft von allergrößter Bedeutung, sondern auch für die staatliche. Die Hauptstadt war auf das Getreide, den Wein und das Oel von Uebersee angewiesen. Hier hatte eine öffentliche Bewirtschaftung durch die Annona eingesetzt, um von staatswegen die dringendsten Lebensbedürfnisse zu befriedigen. Die von Jahr zu Jahr wachsenden Alimentationen machten die Sicherstellung der erforderlichen Vorräte zu einem Problem von größter politischer Tragweite. Auch war es natürlich von Bedeutung, daß

---

hältnis von Werft zu Schiffshäusern ist ja auch bei den Griechen nicht klar (s. o. S. 119). Von den römischen Arsenalen wissen wir noch viel weniger als von den griechischen. Daß die Schiffshäuser gewölbt gewesen sind, versteht sich von selbst. Die Münze des Censorinus, die ein solches zeigt, wird auf das römische Arsenal zu beziehen sein (über dieses s. Kiepert-Hülsen, Formae Urbis Romae 2. Aufl. 1912, III u. Navalia). So richtig schon Dessau a. a. O. S. 5. Vitruv V, 12 erklärt, man solle wegen der Brandgefahr möglichst wenig Bauholz in den Schiffshäusern verwenden, was durch den Wölbebau erreicht wurde. Die Darstellungen sind spärlich und geben wenig aus. Ueber die Schiffshäuser der Traianssäule s. im folg. Kapitel, ebenso über die Münzbilder. Das auf das römische Navale gedeutete Medaillon des Antoninus Pius stellt eine Brücke dar. S. Buren, Journ. of Rom Stud. 1911, 187 ff. (freundlichst von K. Regling nachgewiesen). Die Arkaden auf einem Grabgemälde aus Ostia sind auch nicht ausreichend als Schiffshäuser gekennzeichnet (s. Mon. Inst. VI, Tav. 11). Was die Ruinen betrifft, so hat man vielerorten auf einen mehr oder weniger oberflächlichen Eindruck hin Gewölbe am Strande für Schiffshäuser erklärt (Belege im Kat.). Ueber das angeblich wiederaufgefundene navale von Ostia s. Carcopino a. a. O. und Paschetto 346 ff., deren Pläne nicht unerheblich von einander abweichen. Darin aber stimmen beide überein, daß die älteren der erhaltenen Gewölbe, die man allenfalls der republikanischen Zeit zuschreiben kann, sich überhaupt nicht auf den Fluß öffneten, sondern mit ihren Trennungsmauern dem Ufer parallel angelegt waren. Die Annahme, daß die Schiffe vermittels eines schmalen Seitenkanals des Tiber hier gedockt wurden, ist ganz phantastisch. Auch von den Räumen, die mit der Achse senkrecht zu der der alten später darüber gebaut wurden, steht gar nicht fest, ob sie mit ihrer Front wirklich das alte Ufer erreicht haben. Und ihr hinterer Abschluß nach dem Lande zu ist ebensowenig festgestellt. Das Ganze sind wohl nur Substruktionen.

[1]) Vaglieri S. 12. Hülsen a. a. O. 1422.

[2]) Plut. Caes. 58. Suet. Claud. 20. Schol. Porphyr. Hor. Ars poet. 65.

[3]) S. darüber K. Lehmann, Philologus XI 672 ff. gegen Preller ebd. II 483 ff.; Mommsen, Abhdl. sächs. Ges. 1850, 651 folgerte mit Unrecht aus der laxen Ausdrucksweise eines späten Chronisten, daß der Claudiushafen schon ein Werk des Augustus sei. S. a. Dessau a. a. O.

[4]) Vgl. auch Quint. inst. II, 21, 18 u. III, 8, 16.

der Zentralpunkt, an den die Schiffe die Vorräte brachten, nahe bei der Hauptstadt war. Erst in der augusteischen Zeit ist die Annona zu einer wirklich durchgebildeten Organisation gediehen [1]). Wie weit der Staat dabei von Anfang an in eigenem Besitz befindliche Flotten verwandt hat, ist nicht klar [2]). Sicherlich aber hatte er auch da, wo er sich die Schiffe Privater verpflichtete, ein Interesse an deren Erhaltung. Ferner waren große Speicher für die Lagerung der herangeschafften Vorräte nötig.

Daß der neue Hafenbau des Claudius tatsächlich in erster Linie dazu dienen sollte, diese Erfordernisse der Annona sicherzustellen, ist im höchsten Grade wahrscheinlich. Nicht der unbrauchbar gewordene Hafen an der Tibermündung sollte ersetzt werden, sondern es galt einen neuen für die Bedürfnisse der Annona zu schaffen. In engster Verbindung mit dieser neuen Schöpfung steht eine einschneidende Verwaltungsmaßregel des Kaisers. An die Stelle des Quaestor Ostiensis tritt als leitender Beamter der Procurator Annonae [3]). Nur durch diese eigenartige Lage der Dinge erklärt sich die Tatsache, daß trotz nicht unbeträchtlichen Entfernung von Ostia und P o r t u s beide bis an den Ausgang des Altertums eine Einheit geblieben sind, und vor allem der auffallende Umstand, daß der neugeschaffene Hafen gar nicht durch eine Straße mit der Hauptstadt in Verbindung gesetzt worden ist. Vielmehr mußten alle Güter den Umweg über Ostia nehmen [4]). Erst am Ende des Altertums ist eine Stadt Portus entstanden und durch eine eigene Straße mit Rom verbunden worden [5]). Durch diese Aufgabe des neuen Hafens allein erklärt sich auch die zähe Energie, mit der der Kaiser trotz aller, namentlich finanzieller Schwierigkeiten die Ausführung des Projektes durchgesetzt hat [6]). Der Bau hat im Jahre 42 begonnen. Wann er vollendet worden ist, steht nicht fest [7]). Wodurch die Wahl des Platzes nördlich der Tibermündung bestimmt worden ist, ist schwer zu sagen. Vielleicht hat dabei mitgesprochen, daß hier leichter eine Kanalverbindung mit dem Tiber herzustellen war. Denn eine solche

---

[1]) Ueber die Annona s. die Nachweise bei Hirschfeld, Kais. Verwaltungsbeamte 2. Aufl. 1905, 230 ff.

[2]) Im allgemeinen scheint der Dienst der Annona von Collegien Privater ausgeübt worden zu sein. Wem aber die Schiffe gehören, steht nicht fest.

[3]) S. Dessau a. a. O. 7.

[4]) Ebd. 6, Paschetto S. 80 ff.

[5]) Ebd. 81 ff.

[6]) Dio Cass. LX, 11. Ueber Portus s. vor allen Fazio, Intorno etc., 30 ff.; 129 ff., 207; G. Lucatelli, Del Porto di Ostia, Rom 1750; Fea, Il Tevere navigabile 1835; Linotte, Giornale Arcadio XXIV, 1 ff. Canina, Archit. III, 156/7 u. Diss. Ac. Pont. VIII, 1838, 257 ff.; Preller, Ber. Sächs. Ges. 1849, 5 ff. 134 ff.; Mommsen, Abhdl. sächs. Ges. 1850, 651. Texier (s. o. S. 182 Anm. 4) 268 ff.; Lanciani, Annali 1868, 144 ff. zu Mon. Inst. VIII tav. 49; Phantastische Rekonstruktionen bei d'Espouy, Fragments d'architecture antique II Taf. 85 ff. Dessau a. a. O. Merckel 369 ff; Dubois, Mél. éc. fr. 1902, 445, 464; Tomassetti, Journ. Brit. and Amer. sc. Rome III, 490 ff. Zeri a. a. O.; Not. sc. 1907, 735; Cagnat-Chapot, Manuel d'arch. rom. I, 1916, 52. Reiche Angaben der älteren Literatur bei Zeri.

[7]) Dessau S. 6. Pasquetto S. 69.

ist im Zusammenhang mit der Hafenanlage geschaffen worden[1]. Wir kennen weder ihren Verlauf noch ihre Gestalt. Der Fundort der auf sie bezüglichen Inschrift[2] läßt vermuten, daß ihr Verlauf nicht wesentlich anders gewesen ist, als der der späteren Fossa Traiana, des jetzigen nördlichen Tiberarmes von Fiumicino. Der Weg, der damit beschritten worden ist, war ein verhängnisvoller. Einmal nämlich wurde durch diese Schwächung des Tiberlaufes die Versandung seiner Mündung beschleunigt. Zum andern aber hat diese Verbindung von Hafenbau und Kanalprojekt, die wohl gerade dazu dienen sollte, durch Zuführung von Tiberwasser die Versandung des neuen Hafens zu erschweren, zur Wahl eines Platzes geführt, der nach dieser Richtung so ungünstig wie möglich war. Da nämlich die Schwemmstoffe des Tiber durch die herrschende Strömung nordwärts geführt werden, so ist diese Versandung des Hafens eine unaufhaltsame Erscheinung gewesen. Heute liegt der alte Portus 3 km weit von der Küste im Lande!

Das Hafenbecken wurde an der ungegliederten Küste völlig frei angelegt. Der innere Teil wurde durch Aushebung aus dem Boden gewonnen, der äußere durch Molenbauten (Dio Cass. LX 11). Die allgemeine Gestalt des Hafens ist noch im Boden erkennbar (s. Plan XXXI). Von der inneren gradlinigen Uferlinie liefen die rechtwinklig dazu ansetzenden Quais und anschließenden Molenzüge gerade ins Meer heraus. Am Ende beschrieben die letzteren je einen Viertelkreis zur Einfahrt. Zwischen den Molenenden, nicht davor[3], lag eine künstliche Insel, die als Wellenbrecher diente, und zwei je etwa 100 m breite Einfahrten zu beiden Seiten freiließ. Um das Innere auch an den Einfahrten noch besonders zu schützen, scheinen hier von dem Wellenbrecher aus noch besondere Molenstücke parallel zu den Hauptmolen ein Stück in den Hafen hineingeführt zu haben[4]. Was die Molen betrifft, so haben weder die Untersuchungen Texiers an der nördlichen, noch die Grabungen, durch die neuerdings die südliche festgestellt wurde, die man früher irrtümlich in einer natürlichen Erdwelle erkennen wollte[5], irgend ein Indicium dafür ergeben, daß eine derselben nicht massiv gebaut sondern eine Bogenmole gewesen sei. Trotzdem wird allgemein angenommen — und schon in den ältesten Rekonstruktionen —, daß zumindest die nördliche Mole diese Konstruktion gehabt habe. Jene Rekonstruktionen freilich beweisen nichts. Denn wirklich unmißverständliche Ruinen können damals nicht mehr

---

[1]) CIL. XIV, 85.

[2]) Texier S. 320. Die Inschrift besagt ausdrücklich, dass die Ableitung ins Meer mündete. Dionys. Hal. kennt nur eine Mündung, die zweite kann, wie gegen Fea und Preller zu betonen ist, ursprünglich sehr wohl von Claudius stammen.

[3]) So richtig schon Canina, Diss. 289, s. Not. sc. a. a. O.

[4]) Ebd.

[5]) Ebd. Texier gab an, daß die n. Mole 10—13 m br. (271) gewesen sei und aus Reticulat mit Travertinbändern bestanden habe. Er unterscheidet ausdrücklich davon gewölbte Tabernae, die darauf standen (306). Die festgestellten Reste der Südmole sind sämtlich massiv.

kenntlich gewesen sein. Sie alle, ältere wie neuere, gehen vielmehr auf die Anschauung zurück, daß auf den Münzen, die Nero mit dem Bilde des neuen Hafens schlagen ließ[1]) die nördliche Mole als Bogenmole dargestellt sei. Tatsächlich aber ist diese Annahme irrig. Auf einer Anzahl von Stücken, die ich, teils im Original teils im Abguß, im Berliner Münzkabinett prüfen konnte[2]), wird diese sogenannte Bogenmole stets mit verhältnismäßig niedrigen Bogeneinschnitten und hohem Oberbau darüber angegeben. Ein lisenenartiger Vertikalstreifen trennt auch die Abschnitte dieses Oberbaues über den einzelnen Bögen auf den besseren Stücken. Auf einem sehr feinen Exemplar sind die Bögen noch besonders umrahmt. Bisweilen sind diese Bögen zu einzelnen, durch je einen dicken Pfeiler getrennten Gruppen zusammengeschlossen (s. Münztafel Nr. 1)[3]). Diese Pfeiler ragen auch oben etwas höher hinauf. All' das paßt gar nicht zu einem Bogenmolo. Vielmehr handelt es sich offenbar um einzelne Komplexe von gewölbten Räumen. Naheliegend ist es dabei an Schiffshäuser zu denken, die den Fahrzeugen der Annona gedient hätten. Denn auf die Schiffe kam es den Münzschneidern offenbar in viel höherem Maße an als auf den Hafen. Durch ihre Zahl und Größe sowie deutliche Charakterisierung verschiedener Typen weichen die einzelnen Serien, die geschlagen worden sind, von einander ab[4]). So auch nur lassen sich die niedrigeren Bögen erklären, die bisweilen an den Enden der Reihe erscheinen und bei einer Bogenmole ganz unsinnig wären. Wo diese Räume gelegen haben, läßt sich nicht sagen. Denn die Münzen sind entfernt davon ein reales Bild der Hafenform zu geben. Es ist deshalb auch völlig unberechtigt die am gegenüberliegenden Rand der Münze wiedergegebenen Gebäude, die sich wie jene Gewölbe dem Münzrund anschmiegen und auf den besseren Stücken als mehrere, deutlich getrennte tempelartige Bauten erscheinen, einfach auf die südliche Mole zu versetzen[5]). Die Molen des Hafens müssen demnach

---

[1]) S. Cohen² Nero 33ff., 250ff.; Donaldson, Architectura numismatica 1859, 332. Aus der Tatsache, daß Nero diese Münzen schlagen ließ, zu schließen, daß er den Hafen erst eingeweiht habe, geht vielleicht zu weit. Zweifellos aber hat die Legende Portus Augusti, die den Namen, den der Hafen seitdem geführt hat, verbreitet, ihren Sinn. Man hat sich im Gefolge taciteischer Geschichtsschreibung daran gewöhnt jede Handlung des Nero als eine Bosheit aufzufassen. Hier soll eine solche gegen Claudius vorliegen. Ich sehe darin nichts als eine Ehrung des Gründers der Dynastie und verweise dafür auf das Beispiel von Caesarea Palaestinensis, wo Nero auch Münzen hat schlagen lassen, die den Namen des Augustus, nach dem der Hafen dort schon lange hieß, lebendig erhielten (s. Benzinger RE. Caesarea Nr. 10).

[2]) Dank gütiger Erlaubnis seines stets hilfsbereiten Direktors Prof. K. Regling.

[3]) Verkaufskat. Hahn 1918 Taf. III, 155.

[4]) S. Cohen a. a. O. Die richtige Deutung auf Schiffshäuser oder Hallen gab schon Maréschal, s. Linotte, der ihm folgt, a. a. O.

[5]) Scherzhaft mutet die von Fazio, der natürlich gerne nicht nur eine, sondern zwei Bogenmolen haben wollte, ausgesprochene und merkwürdigerweise von Dubois wieder aufgenommene Ansicht an, daß die Münzschneider rechts die Bogenmole und links die Gebäude darauf dargestellt hätten und daß sich das ganze Bild erst durch die Addition beider Teile auf beiden Seiten ergäbe, offen-

einstweilen als massiv gelten. Auf dem Außenrand der südlichen scheint eine Umfassungsmauer umgelaufen zu sein[1]), und innerhalb derselben ein gepflasterter Quai. Von Gebäuden, die den Claudiushafen umgeben haben, ist sonst nichts Sicheres bekannt. Unter ihnen werden die Magazine für die Vorräte der Annona vorgeherrscht haben. Selbstverständlich haben hier und nicht am späteren Traianshafen die Oeldepots des Galba[2]) gelegen. Auf den Münzen sind gegenüber dem vermeintlichen Bogenmolo mehrere tempelartige Gebäude angegeben. Ein dritter kleinerer Tempel, deutlich durch den davor stehenden Altar als solcher charakterisiert, ist etwas davon entfernt erkennbar[3]).

Ein besonderes Problem bildet der in der Einfahrt liegende Wellenbrecher. Seine genaue Ausdehnung und Gestalt ist nicht bekannt. Nach den Münzen und anderen Darstellungen erhält man den Eindruck, daß der Kern rund gewesen ist. Ueber seine Herstellung haben wir einige interessante Notizen (Suet. Claud. 20. Plin. N. H. XVI, 201 ff. XXXVI, 83). Sueton bemerkt ausdrücklich, daß das von ihm geschilderte Verfahren bei der Erbauung der Insel angewandt worden ist. Dem gegenüber kann die recht unklare Ausdrucksweise des Plinius[4]) nicht für eine Verwendung der geschilderten Prozedur bei der Erbauung einer der Molen geltend gemacht werden. Die Begründung für das angewandte Verfahren liegt in den größten Wassertiefen und die waren natürlich an der Stelle des Wellenbrechers und nicht der Molen vorhanden. Das Verfahren bestand darin, daß man an Stelle von vielen Senkkästen zur Fundierung einen einzigen kolossalen und mit einer Betonmasse gefüllten versenkte. Als solcher diente das größte Schiff der Zeit, ein Riesenfahrzeug, das einen Obelisken aus Aegypten befördert hatte. Daß man in römischer Zeit auf einen solchen Gedanken kam, ist wieder eine jener Anknüpfungen an ephemere militärische Maßnahmen. Der Gebrauch, Hafeneinfahrten zum Schutz gegen feindliche Angriffe durch versenkte Schiffe zu sperren, oder auch bei der Blockade feindlicher Häfen solche zu verwenden, ist bei den Griechen ganz geläufig. Aber die Uebertragung desselben auf

---

bar, damit wir noch genau feststellen können, was es alles in Portus gegeben hat. Aber jede einmal ausgesprochene Ansicht findet Zustimmung. So auch Besnier bei Dar. Sagl. u. Portus.

[1]) Not. sc. a. a. O.

[2]) CIL. XIV, 20.

[3]) Dagegen tritt das von Donaldson dahinter am Ende gezeichnete leuchtturmähnliche Gebilde nirgends auf.

[4]) XVI 202. „Longitudo (scil. navis) spatium obtinuit magna ex parte Ostiensis portus latere laevo.“ Offenbar ist das links von der südlichen Einfahrt für den von der See herkommenden zu verstehen. Plinius wird nach dem Augenschein urteilen. Sehen konnte man natürlich, nachdem der Hafen fertig war, das Schiff nicht mehr. Es ist also auch ein Irrtum möglich. Bei seiner Neigung zu bestimmten Zahlenangaben hätte er sicher eine solche gegeben, wäre sie noch feststellbar gewesen. Aber hier wird nur ganz allgemein die Größe des Schiffes angedeutet, indem es heißt, daß dasselbe sogar im Riesenhafen von Portus einen nicht unerheblichen Raum einnimmt.

die Erbauung eines für die Dauer bestimmten Hafenwerkes ist ausgesprochen römisch. Wir hören, daß man in Puteoli auf dem erwähnten Schiff drei turmhohe Pfeiler aus Puzzolangußwerk erbaut und dieses dann mit ihnen nach Portus überführt hat. Hier wurde es mitsamt den Pfeilern versenkt. Dabei mußten diese natürlich durcheinanderstürzen und so eine feste Schüttung ergeben, auf die man die Insel gründen konnte[1]). Auf dieser Insel stand das Wahrzeichen von Ostia, der Pharosturm, dessen in mehreren Etagen abgestufter Aufbau uns noch erkennbar ist[2]). Hier liegt zweifellos eine bewußte Anknüpfung an Alexandrien vor, mit dem der neue Hafen durch das Institut der Annona besonders eng verbunden war. Aber unverkennbar ist ein grundsätzlicher Unterschied darin, daß dieser Turm nicht wie dort auf einem Molenkopf, sondern auf einer künstlichen Insel frei zwischen den Einfahrten steht. Der Pharos war noch immer ein, wenn auch frei gestalteter monumentaler Abschluß des Mauerringes gewesen, gewissermaßen der stärkste Akzent desselben. Hier aber wird der Turm zu einem völlig isolierten plastischen Monument. Römisch, wie die Prozedur bei ihrer Herstellung, ist auch der Gedanke einer solchen künstlichen Insel an sich. Auch hier scheint der kampanische Golf mit seinem Reichtum an hydraulischem Mörtel den Weg gewiesen zu haben. Nach Pausanias gab es eine uns sonst nicht bekannte Kunstinsel bei Puteoli (VIII, 7, 3) und in den kampanischen Villenlandschaften fehlt es nicht an Beispielen[3]). Auch in diesem Gedanken ist ein Nachwirken militärischer Augenblickspraxis zu spüren. Schon Philon von Byzanz[4]) empfiehlt die Errichtung eines Schutzturmes in der Mitte der Einfahrt. Aber in der griechischen Städtebaupraxis ist eine solche Idee nie verwirklicht worden. Bei den Kämpfen um Oricum hat Acilius die Hafeneinfahrt durch zwei Schiffe gesperrt, von denen das eine, mit Steinen beladen, am Ufer versenkt, das zweite, mit ihm irgendwie verbunden, in die Mitte der noch bleibenden Durchfahrt gelegt und mit einem Turm ausgebaut wurde[5]). Eine

---

[1]) Die Klärung dieses Tatbestandes verdanken wir Dubois a. a. O. Es ist unverständlich, wie man sich vorstellen konnte, daß das Schiff mit den aufrechtstehenden Pfeilern, die dann das Gerüst der Insel geblieben wären, als eine Art Bogenmole versenkt worden wäre.

[2]) S. Thiersch S. 20ff. Von einigen der auf ihn bezüglichen Darstellungen wird im nächsten Kapitel die Rede sein.

[3]) S. im folgenden Kapitel: Auf den Münzen des Nero erscheinen allerdings immer unten an der Insel eine Reihe von senkrechten Gliederungen. Darunter kann nichts anderes verstanden werden als ein Bogenquai, der die Insel umsäumte. Auch hier hat Kampanien nachgewirkt.

[4]) Ed. Diels-Schramm, Abhdl. Berl. Ak. 1920, I, § 57.

[5]) Ueber Oricum s. Patsch, Das Sandschak Berat, 1904, 70ff. Heuzey, Miss. arch. en Macédoine 1876, 403ff.: Stoffel, Histoire de Jules César 1887 Pl. 12 G. Veith, Der Feldzug von Dyrrhachium zwischen Caesar und Pompeius, Wien 1920, 41ff. Nach Patsch S. 71 sollen Reste eines Quais mit 30 m langer, 1,80 m breiter Futtermauer vorhanden sein. — Von den beiden Beschreibungen der Kämpfe von Caesar (Civ. III, 7ff.) und Dio Cass. (XLII 12) verdient natürlich die erstere den Vorzug. Warum es dort in § 39 heißt „super quas", während im folgenden ganz klar das versenkte Schiff von dem Turmschiff

Einwirkung solcher Maßnahmen erscheint im Portus sehr wahrscheinlich. Bezeichnet doch auch einer der Berichterstatter (Dio Cass. LX 11, 4) den Turm als Fort! Jedenfalls ist mit dieser Loslösung vom Lande in Gestalt eines isolierten Wellenbrechers ein bedeutsamer Schritt getan. Von seinen Nachwirkungen wird noch die Rede sein.

Die Gesamtdisposition des Claudiushafens, der freilich in seiner Größe von 70 ha[1]) nicht wieder seinesgleichen gefunden hat, ist nicht weniger wirksam gewesen. Hier herrschen strenge Symmetrie und eine gefällige, höchst schwungvolle Verbindung des in einfachen, geraden Zügen abgefaßten Innenteiles mit dem halbkreisförmigen, durch die beiden Einfahrten gegliederten äußeren. Erst durch diese Zentralstellung in einem symmetrischen Ganzen wird auch der beherrschende Turm zum wirklichen Ausdruck höchster Monumentalität. Der straffe Rahmen war sicherlich belebt durch eine Fülle von plastischen Monumenten.

Brachte die Zeit des Claudius ein Werk von so hohem architektonischen Range hervor, wie es der Portus war, so steht es unter der Regierung des Nero anders. Hier herrscht völlig der Geist des Technikers und Ingenieurs, freilich ein Geist von unerhörter Kühnheit. Er äußert sich sowohl in den großen Kanalbauprojekten des Kaisers, der Durchstechung des Isthmus von Korinth und dem Plan den alten Portus Julius durch einen langen Kanal mit dem Tiber und der Hauptstadt zu verbinden (s. o. S. 176), wie in dem von Nero angelegten Hafen von Antium[2]). Die alte Seestadt, die so lange durch Seeräuberei das tyrrhenische Meer unsicher gemacht hatte (Strab., C 232, Dionys. Hal. VII, 37, 3. IX 56, 5), hat keinen eigentlichen Hafen besessen, sondern nur ein getrenntes Epineion Caeno, dessen Lage nicht bekannt ist[3]). Tatsächlich bot auch das Stadtkap von Antium keinen natürlichen Schutz vor der an diesem Küstenstrich ungemein starken Brandung. An seiner Südseite hat

---

geschieden wird, weiß ich nicht. Da muß etwas nicht in Ordnung sein. Die Einfahrt war sehr schmal und nur so konnte durch die beiden Schiffe eine wirksame Sperrung erreicht werden. Das zeigt auch App. civ. II, 54. Die Taucher, die Dio in seiner höchst unklaren Erzählung nennt, werden beim Abschleppen des versenkten Schiffes in Aktion getreten sein. Daß letzteres überhaupt möglich war, zeigt, daß das Turmschiff in beträchtlicher Entfernung von ihm, etwa in der Mitte der Durchfahrt gelegen hat. Bei Dio, der den Vorgang mißverstand, werden beide Schiffe versenkt und am Ende der so gebildeten Mole und gegenüber auf dem Lande je ein Turm errichtet.

[1]) Zeri a. a. O. Cagnat-Chapot a. a. O.

[2]) Eine Bibliographie der reichen Literatur über Antium findet man bei Tomassetti, La Campagna Romana II 1910, 305 ff. Ich nenne nur das für die Hafenfrage wichtige und mir zugängliche: Fazio, Intorno etc. 38 ff. u. passim. Fea, Ristabilimento del antico Porto Neroniano 1835. Linotte, Giorn. Arcadico 23, 225 ff. m. Pl. 24, 1 ff; Canina, Il Porto Neroniano di Anzio, Rom 1837. Soffredini, Storia di Anzio, Rom 1879; Leger 458 ff.; Nissen II 627 ff. Zeri, Port. ant. pen. It. 279 ff.; Unser Plan nach Fea.

[3]) Liv. II, 63. Dionys. Hal. IX 56, 5. Die Skepsis von Soffredini a. a. O. gegenüber den immer wieder laut werdenden Combinationen bezüglich der Ansetzung des Caeno ist noch immer am Platze. Schon im 3. Jahrh. gab es dort Schiffshäuser (Dionys. a. a. O.).

Nero seinen neuen Hafen angelegt, der in den Dimensionen nicht sehr weit hinter dem Portus des Claudius zurücksteht (etwa 60 ha). Aber gänzlich abweichend von jenem hat er eine völlig unregelmäßige, nur durch technische Erwägungen bestimmte Form. Die Lage an der Südfront des Kaps war durch den hier vorhandenen Schutz gegen Norden vorgezeichnet. Aber eine wesentlich stärkere Gliederung, als sie heute der gerade Südrand des Ufers zeigt (s. Plan XXXII), war auch im Altertum nicht vorhanden[1]). Frei hinaus legten hier die Molenzüge das Hafenbecken, nach Westen, Süden und Osten nur durch sie selbst geschützt. Die Gestalt desselben ist völlig unregelmäßig und gleicht in grober Umschreibung am ehesten einem spitzwinkligen Dreieck mit der Ostmole als Basis und dem Ansatz der großen Mole als Spitze. Doch findet sich in dem Ganzen keine einzige gerade Linie, aber auch keine irgendwie regelmäßige Kurve. Die Südmole ist erheblich länger als die östliche. Sie mißt 850 m in der Länge, während die östliche mehr als 100 m kürzer gewesen ist. Beide haben eine Breite von rund 10 m. Ob sie eine Mauer trugen, ist nicht bekannt. Die Südmole ist so weit südwärts geführt, daß sie auch die Einfahrt noch gegen Süden schützt. Es scheint, daß sie aus einem Gußwerkkern mit Retikulatverkleidung bestanden hat[2]). Ein schmaler Durchlaß unweit ihres Ansatzes (etwa 13 m br.)[3]) ermöglichte anscheinend die Durchfahrt nach Westen. Die Ostmole, die jenseits der etwa 60 m breiten Einfahrt endet, hat anscheinend wirklich in der Nähe ihres Landansatzes eine Reihe von überwölbten Durchlässen wechselnder Breite und verschiedenen Abstandes gehabt. Aber als eine Bogenmole im eigentlichen Sinne kann sie nicht bezeichnet werden. Tatsächlich können diese Durchlässe, die sich an der windgeschütztesten Stelle des ganzen Hafenrundes befanden, kaum eine andere Bedeutung gehabt haben, als der Durchfahrt von schmalen Booten zu dienen. Ob man dabei auch an Verhütung der Versandung gedacht hat, bleibe dahingestellt. Im Innern des Hafens finden sich mehrere unregelmäßige und mehrfach gebrochene Mauerzüge, die, wenn sie überhaupt antiken Ursprungs sind, eher besondere Becken abteilten und den Windschutz verstärkten, als gegen die Versandung schützten. Diese ist trotzdem eingetreten, freilich erst nach verhältnismäßig langer Zeit. Vielleicht ist die Wahl einer so ausgesprochenen Spitzenlage, wie sie der Hafen von Antium hat, mit Rücksicht auf die Furcht vor ihr erklärlich.

Noch viel ausgesprochener ist diese Lage bei einer römischen Hafenanlage des Ostens, die nicht genauer datierbar ist. Vielleicht ist auch sie ein Werk der neronischen Zeit. Im pamphylischen S i d e,

---

[1]) Not. sc. 1884, 240.

[2]) Zeri a. a. O. Nach Linotte a. a. O. 23, 235 ist auch bei ihnen noch wie im Portus Puzzolan verwendet. Die von ihm erwähnten verticalen Löcher von 25 cm Durchmesser werden wohl eher von Holzverklammerungen als von den Senkkästen herrühren. S. o. S. 165 Anm. 4.

[3]) Linotte a. a. O. 242.

einer altgriechischen Vorgebirgssiedlung mit Häfen zu beiden Seiten[1]), hat der hauptsächliche Stadthafen noch in hellenistischer Zeit südlich des Kaps in der Gegend seines Landansatzes gelegen (s. Plan XXXIII)[2]). Der Hafen (a), der an der Spitze des Kaps im Westen, wohl nicht ganz ohne Erdaushebung als eine trichterförmige Bucht geschaffen und durch ansehnliche Molenbauten geschützt wurde, wird ein Werk der frühen Kaiserzeit sein[3]). Gegen Südwesten schützten die Bucht in der ganzen Länge zwei Molen, oder richtiger ein einziger, im Süden an das Cap ansetzender, gradliniger und mitten vor dem Hafen durch eine etwa 40 m breite Einfahrt unterbrochener Molenzug von ungefähr 300 m Länge, der im Nordwesten durch einen kurzen rechtwinklig zu ihm ans Ufer laufenden Trakt an die Stadt angeschlossen ist. Der Verlauf der Stadtmauern läßt deutlich erkennen, daß diese über die Mole liefen und den Hafen einschlossen. Eine merkwürdige Anlage (b), die sich im Nordwesten an diesen Hafen anschloß und die die Gestalt eines rechtwinkligen Dreiecks mit der Spitze an der genannten äußeren Ecke der Mole gehabt zu haben scheint[4]), kann mangels einer Uferlinie wohl nur als der Rest eines großen, durch künstliche Terrassierung hergestellten Außenquais nach Art des karthagischen Chomas und des Bogenquais von Puteoli, von denen sich auch nur die Reste der äußeren Futtermauer erhalten haben (s. o. S. 170), aufgefaßt werden. In den Dimensionen bleibt sie erheblich hinter jenen zurück[5]).

Zeigten diese Anlagen ein wesentlich abweichendes Gepräge, so äußert sich im Zeitalter des T r a i a n, dessen ganz besonderes Interesse der Schaffung von Kunsthäfen zugewandt gewesen zu sein scheint, zunächst die unmittelbare Anknüpfung an den Claudiushafen. Nicht anders als wie eine direkte Wiederholung des Grundplanes desselben, nur in kleinerem Maßstabe, wirkt die älteste unter den datierbaren Anlagen der Zeit, der Hafen von C e n t u m c e l l a e (s. Plan XXXIV)[6]). Hier ist es zweifellos die persönliche Initiative

---

[1]) Ritter, Kleinasien 1859, II, 604; Beaufort, Karamania 146 m. Pl. Lanckoronski, Städte Pamphyliens und Pisidiens 1890, S. 125 m. Pl., danach unser Plan XXXIII.

[2]) Das zeigt Liv. XXXVII, 23 deutlich. Die königliche, vor dem Stadthafen liegende Flotte wird erst sichtbar, nachdem man um das Kap herumgefahren ist.

[3]) Dazu stimmt, daß die römischen Straßenzüge z. T. nach den Hafenrändern orientiert sind. Lanckoronski a. a. O.

[4]) Beaufort a. a. O., der im allgemeinen als sehr zuverlässig angesehen werden darf, bezeichnet sie im Plan und Text als oval.

[5]) Auf Münzen des Gallien (Donaldson 340, s. unsere Münztafel Nr. 9) ist der Hafen als ein Rund von Bogen umgeben dargestellt. Millingen (Sylloge of ancient unedited coins, London 1837, 76) sah darin eine Bogenmole, was Fazio, hätte er die Münze berücksichtigt, natürlich auch getan hätte. Auch an Schiffshäuser hat man gedacht (Donaldson). Richtiger wird man Portiken annehmen (Lanckoronski a. a. O. Hill., Cat. Coins Pamph. 161). Ein kleiner durch eine Mole geschützter Bootshafen liegt nördlich der Stadt, eine Treppenskala im Süden beim Athenatempel (Lanckoronski).

[6]) Reiche Literatur über C. bei Zeri, Port. ant. pen. It. 240 ff.; Hauptsächlich: Fazio, Intorno 45 ff.; Linotte, Giorn. Arcadico XXIV, 21 ff.;

des Kaisers gewesen, der an dem vorher niemals genannten Orte[1]) eine Villa baute und dann auf den Gedanken kam, hier einen großen Hafen zu schaffen, der mit der Schöpfung des Claudius wetteifern sollte. Wir verdanken dem jüngeren Plinius, der während der Erbauung beim Kaiser in seiner Villa als Gast weilte, eine knappe, aber klare Schilderung der Gesamtanlage (ep. VI 31). Zwei Molen sah er von der Höhe der Villa, von denen die linke (östliche) „von festester Bauart" schon fertiggestellt war, während man an der andern noch arbeitete. In der Mündung des Hafens, so sagt er, richtiger vor der Mündung desselben, wuchs eine künstliche, als Wellenbrecher dienende Insel empor, die zwei Einfahrten an beiden Molenenden schützte. Dem Interesse, das er dem Herstellungsprozeß dieser Insel entgegenbrachte, verdanken auch wir die Kenntnis desselben. Große Blöcke wurden von sehr breit gebauten Schiffen herangeschleppt. Sie bildeten das unterste Fundament. Darüber wurden größere Haufen gleichartiger Blöcke versenkt (a. o. O. 16 ff.)[2]). Dieses Fundament wurde etwa bis in Meereshöhe emporgeführt und ragte an einigen Stellen darüber hinaus. Darüber, wo der Brandung ausgesetzte und besonders widerstandsfähige Massen nötig waren, wurden Gußwerkpfeiler[3]) gestürzt, aus denen die eigentliche Insel bestand. Sie entsprechen den Turmpfeilern, die man bei der Insel in Portus auf dem Schiff herbeigebracht hatte, und werden wie diese

---

Canina, Archit. III, 160; Leger 466, pl. VI, 6; Dierauer, Beiträge zu einer kritischen Geschichte Traians, 1868, 130. Guglielmotti, Storia delle fortificazione della spiaggia Romana, Rom 1880, 209; Bormann, CIL. XI, 524; Merckel 372 ff., Calisse, Storia di Cittàvecchia, Florenz, 1898. Nissen II, 332; Hülsen RE. u. d. W.; Dubois, Mél. éc. fr. 1902, 442.

[1]) Die schon von Cluver aufgestellte Behauptung, die immer wiederholt wird, und auch noch bei Nissen und Zeri sich findet, daß der ja schon zu Traians Zeit existierende Name die „100 Scalen" bedeute und daß cella auch ein Ausdruck für kleine Einbuchtungen für je ein Schiff gewesen sei, ist ganz phantastisch. Einen Beweis dafür hat Guglielmotti a. a. O. sich vergeblich bemüht zu erbringen. Auf der Tabula Iliaca ist ein einfaches gezacktes Ufer dargestellt. Daß man das cellae genannt habe, ist ebenso unbelegbar, wie daß das Gebäude auf dem Campanarelief, mit dem Schiffsbau der Argo, das tatsächlich ein Schiffshaus ist, so geheissen hat (s. o. S. 119 Anm. 4). Das Gleiche gilt von den Schiffshäusern des capitolinischen Stadtplanes. Die Verwendung von cella für Schiffshaus oder gar Bucht ist nirgends nachweisbar. S. im Thes. L. L. unter cella. Der Name wird von der Bedeutung Magazin herkommen. Solche Vorratskeller Privater für den Wein oder das Oel von ihren in der Nähe gelegenen Gütern mögen vorhanden gewesen sein. Man vergl. dazu die *οἰνῶνες*, die die Sybariten am Meeresstrande besassen (Tim. fr. 60 = FHG. I 205). Was die Reste solcher Schiffshäuser betrifft, die nach G. auf den Medaillen, welche Papst Julius II. bei der Restauration des Hafens schlagen ließ, dargestellt sein sollen, so habe ich diese Medaillen in Originalstücken im Berliner Münzkabinett untersucht. Auf einer derselben ist links von der Festung ganz einfach der Uferrand angegeben. Auf der 2. scheinen tatsächlich da Gewölbe dargestellt zu sein. Aber warum sie antik und noch dazu Schiffshäuser sein sollen. sehe ich nicht ein.

[2]) Mit Kukula das überlieferte „contra" durch „onera" zu ersetzen, ist kein Grund vorhanden. Andere und immer andere werden auf die zuerst herangebrachten Blöcke herabgeworfen.

[3]) s. darüber Dubois a. a. O.

aus Puzzolan bestanden haben. Diese Anlage ist so dauerhaft gewesen, daß sie trotz langen Verfalls nach gründlichster Zerstörung durch die Sarazenen den Hafen vor Versandung bewahrt hat, so daß die Renaissance unter Benutzung wesentlicher Bestandteile der antiken Anlagen den Hafen erneuern konnte, der nun seitdem der eigentliche Hafenort Roms geblieben ist. Bei der Zerstörung im Jahre 828 sind die Sarazenen anscheinend so gründlich zu Werke gegangen, daß auch von den Hafenanlagen nur submarine Reste übrigblieben[1]. Es ist deshalb durchaus nicht sicher, daß die moderne Anlage bis ins einzelne den Plan der antiken wiedergibt. Bei der Ostmole, die etwa 400 m lang gewesen sein muß, ist allerdings die alte Gestalt mit einem gradlinigen Ansatzstück am Lande, das in der Renaissance durch das berühmte Castell des Michelangelo ausgebaut worden ist, und einem Viertelkreisbogen am Ende noch deutlich erkennbar. Unsicherer liegen die Dinge bei der anderen Mole. In ihr sollen allerdings antike Reste stecken, und es wird behauptet, daß einige Bogendurchlässe feststellbar sind. Daß sie sich jedoch in ihrem ganz andersartigen Verlauf mit der antiken Mole deckt, ist kaum anzunehmen[2]. Daß das zum Teil aus dem Boden ausgeschachtete rechteckige „Arsenal“ schon antiken Ursprungs sei, ist ganz unerweislich[3]. Die Insel scheint zwei Türme an den Enden gehabt zu haben (Rutil. Nam. I 241). Das bestätigt noch ihre jetzige langgestreckte Erscheinung mit zwei Plattformen an den Enden. Eine wesentliche Abweichung von Ostia liegt darin, daß die Insel nicht in der Einfahrt, sondern außen vor derselben liegt. Dadurch erklärt sich auch ihre langgestreckte Gestalt und diese wieder hat zur Verdoppelung der Türme geführt. In Ostia war es nötig gewesen, innen an die Pharosinsel seitliche Mauern anzusetzen, um das Innere des Hafens gegen die sonst durch die Einfahrten hereindrängende Brandung zu sichern. Dadurch wurde natürlich der Raum verengt. In Antium hatte man auf den Wellenbrecher überhaupt verzichtet und statt dessen die eine Mole über den Kopf der andern hinausgeführt. Centumcellae bedeutet in dieser Entwicklung einen erheblichen Fortschritt. Hier war die Insel in der Einfahrt des Portus zu einem langgedehnten Wellenbrecher, der die ganze Einfahrt und noch die Molenköpfe von außen deckte, geworden. Wir sehen hier eine ganz konsequente Entwicklung, von deren Fortgang noch zu reden ist. Neben dieser Ausgestaltung des Wellenbrechers fällt gegenüber dem claudischen Vorbild, eine, wie immer auch die Renaissance das Alte

[1] Zeri a. a. O.

[2] Ueber die Bögen s. Linotte a. a. O. Nach der Pianta topografica di Cittàvecchia, Neapel 1841, auf die sich unser Plan stützt, liegen um die Westmole herum noch Trümmer, insbesondere am Ansatz südwestlich des Arsenals. Hier wird man bei der Anlage desselben stärker eingegriffen haben.

[3] Aus Rut. Nam. a. a. O. kann das nicht, wie allgemein geschlossen wird, gefolgert werden. Denn wie der Vergleich mit Euböa im folgenden zeigt, ist immer nur von dem einen, von der Insel gedeckten Becken die Rede. Daß man im Innern eines Hafens besondere, sichere Liegeplätze rühmt, ist ganz gewöhnlich. Vgl. die Beschreibung des Josephus von Caesarea o. S. 181.

verändert haben mag, sicher zu konstatierende, starke Unsymmetrie auf. Selbst wenn die westliche Mole wesentlich anders verlaufen sein sollte (s. o.), genau kann sie der östlichen nie entsprochen haben. Und auch die Insel hat sicherlich nicht symmetrisch zu den Molen gelegen. So klar hier eine unmittelbare Anknüpfung an das Vorbild von Portus vorliegt, ebenso deutlich ist eine selbständige Verarbeitung des dort zugrunde liegenden Gedankens und ein Fortschritt im technischen Sinne, vielleicht zum Schaden des ästhetischen Gesamteindruckes. Dadurch aber wurde dem Hafen dauernde Bedeutung gesichert.

Wie in Centumcellae, so trat auch im Portus selbst Traian als der Nachfolger des Claudius auf. Dessen Werk hatte sich durch seine gewaltigen Dimensionen selbst gefährdet. Auf einer so großen Wasserfläche, wie sie seine Molen umschlossen, war ein wirklich wirksamer Schutz gegen starken Sturm für die verhältnismäßig doch immer noch kleinen Fahrzeuge der Zeit nicht mehr gewährleistet. So sind einmal im Jahre 62 an 200 Schiffe der Annona mitsamt ihrer wertvollen Ladung im Hafen selbst vom Sturm vernichtet worden (Tac. ann. XV 18). Auch davon hören wir nur ganz nebenbei. Und an ähnlichen Katastrophen, wenn auch nicht so riesigen Umfangs, wird es nicht gefehlt haben. Diese Tatsache im Verein mit der anderen, daß die Ansteuerung des Portus an der ungeschützten Küste offenbar oft große Schwierigkeiten machte (Amm. Marc. XIX, 10), hat wohl Nero den Gedanken fassen lassen, den Portus Julius zu einem neuen römischen Hafen auszubauen (s. o. S. 190). Auf der anderen Seite hat anscheinend der einmal vorhandene Hafen, wenn er auch ursprünglich wohl in erster Linie für die Annona bestimmt war, sich in der Folge dem privaten Verkehr öffnen müssen. Diese Gründe werden es gewesen sein, die Traian dazu veranlaßt haben, in den ersten Jahren des 2. Jahrhunderts[1]) zu einer Erweiterung des Portus zu schreiten. Auch der Erfolg, den man sich in Rom von den Tiberableitungskanälen des Claudius für die Befreiung der Hauptstadt von den alljährlichen Ueberschwemmungen versprochen hatte (s. o. S. 185 ff.), war wohl ausgeblieben. So wurde auch hier die Erweiterung des Hafens mit Kanalbauten verbunden, wie es seinerzeit bei der Erbauung der Fall gewesen war[2]). Es war also nach zweierlei Richtung eine deutliche Anknüpfung an die Traditionen des Claudius spürbar. Und ihnen ist der Kaiser auch darin gefolgt, daß er eine strenge und regelmäßige, symmetrische Form für seinen Erweiterungsbau wählte. So wurde dieser die glanzvolle Ausgestaltung des von Claudius begonnenen Werkes.

Sollte nicht das Grundgesetz des Claudiushafens gestört werden, so mußte man den nur durch Ausschachtung ermöglichten Neubau

---

[1]) Ueber den Traianshafen s. die S. 185 Anm. 6 angegebene Literatur, ferner Dierauer, Beiträge zu einer kritischen Geschichte Traians 1868, 129. Zur Datierung Dessau a. a. O. S. 6, Tomassetti a. a. O.

[2]) CIL XIV, 88 u. Dessau dazu. Zeri a. a. O. 264, Paschetto a. a. O. 6, 7 u. Anm. 5.

hinter denselben verlegen. Als Form für diesen wählte man ein regelmäßiges Sechseck (s. Plan XXXI) von etwa 350 m Seitenlänge[1]). Freilich war es aus uns nicht mehr genau erkennbaren Ursachen nicht möglich, dafür dieselbe Mittelaxe zu wählen, die der Claudiushafen hatte. Wahrscheinlich ist ein praktischer Grund dafür maßgebend gewesen: Man wollte aus dem vorderen Hafen, ohne den hinteren zu passieren, mit der Fossa Traiana und so mit dem Tiber eine Verbindung erhalten. So ergab sich eine etwas seitlich gegen die Axe des Claudiushafens verschobene Lage. Aber in ihr auch zeigt sich, wie fest der Architekt des Traian sich an das Vorhandene gebunden fühlte. Einer der großen Durchmesser des Traianshafens liegt gerade in der Flucht des geraden Abschnittes der Nordmole des Claudiushafens. Diese Seitwärtsverschiebung sowohl wie die Tatsache, daß sich der Sechseckshafen nicht auf den Claudiushafen sondern auf die Kanalverbindung, die aus seinem Grunde zur Fossa führt, öffnete und zwar mit einer 118 m[2]) breiten Einfahrt in der Mitte einer der Seiten, sprechen dafür, daß der neue Hafen möglichst stark abgesondert werden sollte. Dafür liegt der Grund darin, daß er jedenfalls ganz ausschließlich der Annona zu dienen berufen war. Das ganze Becken war anscheinend rings mit massiven Quais eingefaßt[3]), deren Breite auf 12 m angegeben wird[4]). Der Boden (Tiefe 4—5 m)[5]) soll auch gepflastert gewesen sein. Das diente wohl der Erleichterung der Reinigung[6]) und dazu stimmt, daß die gesamte Bodenfläche etwas nordwärts geneigt gewesen ist[7]). Die Unterwasserteile des Quais sowohl wie das Pflaster waren durch Gußwerk mit Puzzolanmörtel hergestellt. Am Quai waren in gewissen Abständen Halbsäulen mit Numerierung, durch die bestimmte Liegeplätze bezeichnet worden sind und die auch zur Schiffsbefestigung gedient zu haben scheinen[8]), angebracht. Hinter dem Quai lief rings eine Umfassungsmauer um, die zugleich als Stützmauer einer darüber laufenden Straße diente. Durch reichliche Durchgänge war für bequemen Verkehr gesorgt[9]). Der Quai wird mit allerlei Monumenten ausgestattet gewesen sein. Sicherlich standen eine Anzahl monumentaler Säulen darauf, vermutlich jeweils an den Ecken[10]).

[1]) Tomassetti a. a. O. Texier S. 304, Zeri S. 268.

[2]) Texier a. a. O. 305.

[3]) Ebd. 304.

[4]) Ebd. Lanciani a. a. O. spricht von mehreren Stufen und gibt ein Maß von 6 m.

[5]) Lanciani a. a. O. 165. Zeri a. a. O. 268.

[6]) Vgl. o. S. 78 Anm. 1.

[7]) Lanciani a. a. O.

[8]) Texier S. 304. Lanciani 164.

[9]) Texier a. a. O. Lanciani a. a. O.

[10]) CIL XIV, 113. Die Inschrift ist an der Mündung des Hafens gefunden und stammt von der 7. Säule. Die kann nach keiner Zählung dort gestanden haben. Lanciani wollte sie trotzdem dorthin setzen (166), und Dessau hat aus der 7 eine 6 gemacht. Aber die 6. paßt auch nicht an die Einfahrt. Denn dort standen doch natürlich 1 und 8, wenn in jeder Ecke eine und zwei zu Seiten der Einfahrt standen. Dann hat Nr. 7 in einer der Einfahrt zunächst gelegenen Ecke gestanden und von dort wird die Inschrift stammen.

Den Hafen umgaben zum größten Teil die Magazine der Annona, die anscheinend im allgemeinen aus mehreren Reihen langgestreckter und sich auf parallel zum Quai laufende Korridore öffnender Räume bestanden haben[1]. Diese Gebäude sind nach Ausweis der Münzbilder (s. Münztafel Nr. 2), die den Hafen darstellen, zweistöckig gewesen[2]. Auf dem halbinselartigen Landstreifen (a), der den Traianshafen von dem des Claudius trennte, lag ein größerer Gebäudekomplex, der sich nach beiden Häfen, nach dem Claudiushafen mit einer auf hoher Terrasse gelegenen Fassade öffnete[3]. Es ist zweifellos eine Art Palast gewesen, eher wohl ein Kaiserpalast[4], als die Residenz des leitenden Beamten[5]. Seine Lage hat auf den Münzbildern genau ein deutlich besonders gekennzeichetes Gebäude, das aus einem zum Quai des Traianshafens parallel verlaufendem Haupttrakt mit zwei dorthin vorspringenden Seitenflügeln besteht. Dieser Typus entspricht durchaus bekannten Plangestaltungen der großen Villen und Palastarchitektur[6]. Die Durchfahrt vom Claudiushafen wurde innen geradezu abgeriegelt durch eine Landzunge (b), auf der mehrere von Hallen umgebene Plätze unklarer Bestimmung gelegen haben[7]. Ueber eine ganz schmale (9 m br.) Mole (c) gelangte man von dort zu einem am Ende gelegenen Thermengebäude[8]. Diese merkwürdige Anlage,

---

[1]) Dazu gehört auch die sog. Zitadelle bei Texier 305. Vgl. 322. Lanciani 178ff. Diese Gebäude sind der Haupttypus von Portus. Unter der reichen Menge der Inschriften von Ostia ist nirgends die Rede von dort gelegenen Horrea. Auch die Inschrift CIL XIV 194 stammt doch wohl aus Portus. S. Ferner Cod. Theod. XIV, 23, 1; 15, 4. Die inmitten privater Viertel unregelmäßig zusammengedrängten Komplexe von gewölbten Räumen, die sich zwischen Vulkantempel und Tiber in Ostia finden, als Horrea zu bezeichnen (vgl. Carcopino, Mél, éc. fr. 1910, 397ff m. Plan. Paschetto a. a. O.) ist reine Willkür, um so mehr als gerade in der Zeit nach Traian der größte Teil gebaut ist. Daß ein Büro der Getreideverwaltung darunter ist, beweißt gar nichts. Hier im Zentrum des städtischen Verkehrs wird man die Anlage am besten als einen Basar großen Stiles deuten, wozu auch das ganze, unmittelbar an orientalische Bassare erinnernde System paßt. Daß von den Oelmagazinen des Galba, welche in Ostia gelegen (s. o. S. 188) hätten, schließt direkt entgegen dem Wortlaut der Inschrift Paschetto (S. 192), offenbar weil der dort genannte Prokurator in Ostia wohnt!

[2]) Donaldson a. a O. Ich habe Donaldsons Zeichnung an Originalstücken im Berliner Münzkabinett nachgeprüft. Die beiden Säulen, die er zu Seiten der Einfahrt zeichnet, habe ich nicht finden können. Die Form des Bassins, das von der Einfahrt aus gesehen erscheint, hat der Münzschneider zur Anpassung an das Rund etwas abgewandelt, indem die beiden eigentlich in einer Flucht liegenden Stücke der Einfahrtseite nach unten herausgedreht und dem Münzrand genähert sind, so daß der Eindruck eines Achteckes entsteht. Im Übrigen ist das Bestreben nach möglichster gegenständlicher Deutlichkeit unverkennbar.

[3]) Texier 315ff. Lanciani 170ff.

[4]) Lanciani a. a. O.

[5]) Texier a. a. O.

[6]) S. darüber Swoboda, Römische und romanische Paläste, 1919. Die Darstellung des Gebäudes der Traiansmünze stimmt bis in Einzelheiten (z. B. die Rundbogenabschlüssen oben an der Front der Seitenflügel) mit dem als Palatium bezeichneten Bautypus der Glasgefäße von Odameira und Piombino überein. S. im folgenden Kapitel.

[7]) Lanciani 168. Texier 319ff.

[8]) Lanciani 146 u. 178. Texier 318.

die verkehrstechnisch höchst unpraktisch gewesen sein muß — machte sie doch eine dreimalige Wendung für ein zum Traianshafen fahrendes Schiff und gar eine viermalige für zum Tiberkanal fahrende erforderlich — kann nur den Sinn gehabt haben, die Einfahrt zum Traianshafen so vollständig wie möglich gegen das zeitweilig noch unruhig aus dem Claudiushafen andrängende Wasser zu schützen. Außerdem aber wurde auf diese Weise auch noch weiter infolge der reichen Ufergliederung der Anlegeraum vergrößert. Dieselbe Aufgabe hatte wohl auch ein schmales langgestrecktes und rings von gewölbten Stapelräumen umgebenes Becken (d), das gegenüber dem Südende der Einfahrt zum Traianshafen einschnitt[1]. So bildete ein Gewirr von Wasserstraßen und vorgeschobenen Landstreifen — zu ersteren kam noch der im Süden mündende Verbindungskanal zur Fossa Traiana — einen seltsamen Gegensatz zu den großen schwungvollen Linien des Claudiushafens und zu der klaren geometrischen Grundform des traianischen.

Viel unbedeutender als in Centumcellae und Portus, ist die Tätigkeit des Traian in Ancona gewesen, der wir den berühmten Traiansbogen verdanken. Dieser wurde laut der Weihinschrift im Jahre 115 vom Senat dem Kaiser dediziert, „quod accessum Italiae hoc etiam addito ex pecunia sua portu tutiorem navigantibus reddiderit“[2]. Allzu große Schätze scheint jedoch hier der Kaiser nicht aufgewandt zu haben, und die Ausdrucksweise der Ehreninschrift ist auch insofern übertrieben, als Ancona schon seit langem ein nicht unbedeutender Hafenplatz in griechischen Händen gewesen ist, wie das an einem der wenigen Naturhäfen der italischen Ostküste sich von selbst versteht. Sicher hat der Kaiser hier an der Spitze des Stadtvorgebirges eine Mole gebaut. Auf ihr und zwar an ihrem Ende ist der Triumphbogen errichtet worden. Das beweist das Zeugnis des ältesten Berichterstatters[3] ebenso wie die Bauart des Bogens, der auf einem über 5,50 m hohen Unterbau, welcher nur durch Treppen von beiden Seiten zugänglich war[4], errichtet ist. Hätte der Bogen am Anfang der Mole oder mitten auf derselben gestanden, so hätte man sicherlich nicht diese, für die Passage höchst unbequeme Anordnung gewählt. Zu diesem Standort am Ende der Mole paßt denn auch der Anbringungsort der Inschrift auf der von

---

[1]) Texier 306 u. 309. Lanciani 169ff.

[2]) CIL IX 5894. Ueber Ancona: Serlio, De Architectura III, Venedig 1550 p. 118; Colucci, Antichità Picene tom. 15, 1792. Fazio, Intorno etc. 50ff.; 151; Leoni, Istoria d'Ancona I, 1810 u. Ancona Illustrata, 1832, 52; C. Peruzzi, Dissert. Anconitane, Bologna 1818, 112ff. u. Storia d'Ancona I, 1835. Linotte, Giorn. Arcadico 24, 31ff.; Rossini, Archi trionfali S. 8, tav. 46; Leger 464 pl. IV, 5. Dierauer a. a. O. 131; Merckel 372. Benndorf, Monument von Adamklissi, 113; Hübner RE u. d. W. Nissen II, 416ff.; Fiebiger RE III, 2638; Besnier, Dar. Sagl. u. Portus.

[3]) Serlio, a. a. O. „Sopra il porto e un braccio di una mole, que si distende buon pezzo nel mare . . . Nel fine di esso sopra l'acqua si trova un arco“.

[4]) Rossini a. a. O. Die erhaltene Treppe an der Landseite ist allerdings erst in der Renaissance gebaut.

der Einfahrt abgewandten Seite[1]). Der Bogen bildete so den monumentalen Abschluß einer Molenpromenade[2]). Die Mole muß nach Ausweis seines Postamentes mindestens 11 m breit gewesen sein. Ihre Länge kann nicht viel über 100 m betragen haben[3]). Ob Traian noch weitergehende Anlagen in Ancona geschaffen hat, ist ungewiß.

War die Tätigkeit des Traian, soweit sie uns kenntlich ist, auf den Westen beschränkt, so ist es kein Zufall, daß im Osten eine größere Zahl von, allerdings meist geringfügigere Dimensionen zeigenden, Anlagen der Regierungszeit seines Nachfolgers zugeschrieben werden kann. Im Westen hören wir nur von einer offenbar ganz unbedeutenden Anlage in Lupiae, von der sich anscheinend nichts erhalten hat (s. S. 170, Anm. 1). Diese hadrianischen Bauten des Ostens bezeichnet das Vorherrschen von Rundformen, die vielleicht hier ursprünglich zu Hause gewesen sind (s. o. S. 181). Eine solche hat das durch die Ueberlieferung als hadrianisch gesicherte Hafenbecken von Trapezunt (s. Plan XXXV)[4]). Hier war seit dem 1. Jahrh. v. Chr. der Ausgangspunkt der römischen Heeresstraße nach Armenien[5]), und demzufolge wird Hadrian sich entschlossen haben, einen Hafen anzulegen. Dieser nimmt die ganze Breite vor dem trapezförmigen Hügel, dem die Stadt den Namen verdankte, ein, mit einer Uferstrecke von etwa 300 m. Vor dem ungegliederten Strand wurde ein halbkreisförmiges Becken von ungefähr 150 m Durchmesser durch eine jetzt in Trümmern unter Wasser noch sichtbare Mole gebildet. Da die gefährlichsten Stürme hier von Nordwest und Nordnordwest kommen, konnte die Einfahrt nicht in der Mittelachse nach Norden gelegt werden, sondern wurde im Nordosten in einer Breite von etwa 70 m geöffnet. Das allerdings bescheidene Gesamtbild ähnelt so sehr stark dem von Caesarea in Palästina (s. o. S. 179ff. u. Plan XXVIII).

---

[1]) CIL a. a. O.

[2]) S. o. S. 166.

[3]) An der Außenseite reicht das Postament noch bis an den Rand. An der Innenseite ist die Mole offenbar verbreitert worden, als man sie verlängerte, weil man sonst nicht an dem Bogen vorbei konnte. Die Münze, die in den älteren Diskussionen eine so große Rolle spielt, stellt eine Brücke und keinen Hafen dar. Schon Colucci hat richtig betont, daß die Mole am Bogen geendet habe. Und Peruzzi, der die Reste genau untersucht zu haben scheint, bemerkt ausdrücklich, daß außerhalb des Bogens keine antiken Reste feststellbar seien. Legers Berechnungen der Molenlänge auf 350 m sind deshalb irrig, ebenso wie Nissens Angabe, daß der Bogen am Ansatz der Mole gestanden habe. Ueber die auf A. bezogene Darstellung der Traianssäule s. im folg. Kapitel.

[4]) S. Hamilton I, 159; Ritter, Kleinasien I, 1858, 889 ff.; Jaubert, Voyage en Armenie 1821, 380. Sengebusch, Sinopicarum quaestionum specimen, Diss. Berl. 1846, 28; Rottiers, 193 ff.; H. D. B. Lynch, Armenien I, 1901, 9 ff.; Cumont, Studia Pontica II 363; Baedecker, Konstantinopel u. Kleinasien 1914, 247 ff.; Segelhdb. Schwarz. Meer 387 ff.; Leaf JHS 1916, 7; Pläne: Br. A. C. 2220, Baedecker a. a. O., Lynch a. a. O. (danach unser Plan). Den Hadrianshafen bezeugt Arrian, Per. P. E. 24.

[5]) Studia Pontica a. a. O. — Der vom Anon. Per. P. E. 36 genannte Hafen Daphnus wird östlich der alten Stadt an der Stelle des modernen Hafens gelegen haben.

Sicherlich Rundform hatte auch der Hafen, oder wohl richtiger einer der Häfen von Alexandreia Troas[1]), wo namentlich Herodes Atticus als Bauherr tätig gewesen ist (Philostr. vit. soph. II, 1 ff). Trotzdem hier die Ruinen offenbar zu den bedeutendsten Resten der Kaiserzeit im Osten gehören und auch viel besucht worden sind, weichen doch die verschiedenen Beschreibungen so voneinander ab, daß es unmöglich ist, ein einigermaßen klares Bild zu gewinnen. Was sich sicher feststellen läßt, ist folgendes. Die Küste nimmt in ziemlich gradlinigen nord-südlichem Verlauf eine Seite des riesigen, ungefähr quadratischen Stadtgebietes ein. An der Nordwestecke desselben springt ein Vorgebirge etwas westwärts vor (Kap Eski Stambul), und an seinem Südfuße in der Ecke des Stadtgebietes lag ein Hafen. Er scheint künstlichen Ursprunges zu sein[2]) und bildete ein etwa 100 m langes und 60 m breites Becken[3]). Dieses wird im allgemeinen als „rund“ bezeichnet[4]), muß also wohl oval gewesen sein. Zwei Molen aus Bruchsteinwerk schlossen ihn gegen Westen ab. Reste von Säulenhallen, die den Hafen einst umsäumten, werden vielfach genannt[5]). Natürlich konnte ein Hafen von so kleinen Dimensionen unmöglich den Bedürfnissen der Riesenstadt genügen.

An diese beiden gesicherten Beispiele der hadrianischen Epoche schließen sich zwei weitere, deren Ursprung am ehesten in dieser Zeit vermutet werden darf. Das eine ist der Hafen von Eleusis, der, trotzdem der Ort so viel besucht und durchforscht worden ist, nur durch die Aufnahme der Gesellschaft der Dilettanti vom Beginn des vorigen Jahrhunderts bekannt ist[6]) (s. Plan XXXVI). Hier hat sich im Zusammenhang mit der wohl frühestens im 4. vorchr. Jahrhundert geschaffenen Befestigung[7]), die die Akropolis mit dem Hafen verband, als Fortsetzung des östlichen Schenkels eine kleine, wohl gleichzeitige

---

[1]) S. Spon-Wheler I, 150; Chandler 22ff.; Lechevalier, Voyage en Troade I, 1802, 245 ff.; Fellows S. 58 ff.; Texier, Asie Mineure II, 187 ff.; Sayce JHS I 81; Meyer, Gesch. der Troas 1877, 91. Leaf, Troy, 1912 256; Hirschfeld RE u. d. W. Brückner bei Dörpfeld, Troia und Ilion 589; Prokesch von Osten, Denkwürdigkeiten III, 371. Zur allgemeinen Situation Br. A. C. 1608.

[2]) So Chandler und Leaf a. a. O.

[3]) Segelhdb. Levante 169. Texier spricht von zwei Häfen und ließ sich anscheinend durch zwei getrennte Salzteiche täuschen. Vgl. Fellows a. a. O. Meyer sah nur noch einen Teich. Heute scheint gar keiner mehr da zu sein (Segelhdb. a. a. O.). Auch Chandler ist anscheinend der gleichen Täuschung erlegen wie Texier.

[4]) Als kreisförmig bezeichnet den Hafen Lechevalier, als halbkreisförmig Chandler. Nach den oben gegebenen Maßen muß er oval gewesen sein.

[5]) Texier 188 erwähnt auch (durchlöcherte?) Halbsäulen zur Befestigung der Schiffe.

[6]) Unedited Monuments of Attica II. Vgl. Fazio, Intorno etc. 201 ff. (mit Nachweisen von Gell); Leake, Demen 2. Aufl. 156 ff.; Bursian I 328. Frazer II, 505 ff.; Milchhöfer zu den Karten von Attika VII S. 25; Kern RE u. Eleusis.

[7]) Eine Erweiterung der Akropolismauer scheint im 4. Jahrhundert stattgefunden zu haben. S. Prakt. 1892, 32 u. 1902, 17 u. 47. Noch bei den bei Xen. Hell. II, 4, 3 geschilderten Vorgängen scheint weder eine Befestigung noch ein Hafen südlich des Temenos vorhanden zu sein.

Mole erhalten[1]). Sicherlich später sind die beiden symmetrischen und bogenförmigen Molen (je etwa 100 m lang), deren östliche ohne jeden Zusammenhang mit diesem Befestigungssystem ist. Sie entsprechen einander vollkommen und umschreiben, soweit es die Form der Bucht erlaubt, ein regelmäßiges Oval. Die Molen sollen aus einer Reihe von einzelnen Abschnitten aufgeführt sein, zwischen denen einst Durchlässe, die der Zirkulation des Wassers dienten, lagen. Ob diese flach gedeckt oder überwölbt waren[2]), ist ebensowenig bekannt wie die Konstruktion der Molen im übrigen. Wenn man sich fragt, wann eine solche Anlage zwischen 300 v. Chr. und dem Ende des Altertums in Eleusis geschaffen worden sein kann, so spricht von vornherein alles für die römische Kaiserzeit, in der das Gemeinwesen zugleich mit dem Heiligtum eine neue Blüte erlebte. Diese Entwicklung und die besondere Beteiligung Hadrians daran hat schon Leake[3]) mit Recht hervorgehoben. Auch die andere Art des Pilgerverkehrs ist neben der städtischen Entwicklung dieser Epoche zu berücksichtigen. Sicherlich ist damals Eleusis auch vielfach von flüchtigen Passanten, namentlich römischen Reisenden, besucht worden. Es würde gut zur Attikerfreundlichkeit des Hadrian passen, wenn er auch dem alten Heiligtum durch die Anlage des Hafens neue Wege in die Welt gebahnt hätte. Die ovale Gestalt des Hafens aber macht vollends diese Annahme höchst wahrscheinlich.

Aehnlich wie in Eleusis liegen die Dinge im kretischen Hierapytna (s. Plan XXXVII)[4]). Hier hat zwar die Stadt schon in hellenistischer Zeit eine große regionale Bedeutung als Beherrscherin des Ostteiles von Kreta gehabt (Strabo C 440)[5]). Aber maritim ist diese Bedeutung nicht gewesen[6]). Als Hafen diente wohl damals ein später im Mauerring gelegenes lagunenartiges Gebilde, das nach einer sicher irrigen Lokalausdeutung als „Naumachie“ bezeichnet und noch als ein Sumpf erkennbar ist. Die Hauptblüte der Stadt fällt erst in die Kaiserzeit, der die meisten Ruinen[7]) und auch sicherlich die großen Hafenanlagen angehören, die z. T. durch den modernen Ort überbaut sind. Vor den älteren Lagunenhafen wurde

---

[1]) So scheint auch Gell gedacht zu haben. S. Fazio a. a. O.

[2]) S. darüber Fazio a. a. O., der Gells Meinung, daß die Durchlässe flach gedeckt waren, referiert. Nach Noacks mündlicher Angabe ist an den geringen Spuren jetzt nichts mehr darüber festzustellen.

[3]) A. a. O.

[4]) S. Spratt I, 253 ff.; Pashley I, 271 ff.; Bursian II, 578 ff.; Perrot, L'île de Crète 120 ff.; JHS VII, 138, 140; Mon. Linc. VI, 318 ff.; Bürchner RE u. d. W. Plan Br. A. C. 2715, danach unser Plan.

[5]) Perrot a. a. O.

[6]) Das zeigt ein Vertrag zwischen Rhodos und Hierapytna aus der 2. Hälfte des 3. Jahrh. (Collitz-Bechtel 3749). Darin werden als Leistung von Hierapytna die Gestellung von Mannschaften und die Gewährung von Operationsfreiheit für die rhodische Flotte in seinen Häfen und Stützpunkten festgesetzt. Unter den Häfen sind hier nicht etwa Stadthäfen, sondern Hafenplätze des Territoriums zu verstehen, wie ein Vergleich mit ähnlichen Inschriften lehrt. S. o. S. 67.

[7]) Mon. Linc. a. a. O.

ein Kunsthafen durch frei ins Meer hinausgebaute Molen gelegt, so daß ein System von zwei hintereinanderliegenden Häfen entstand. Der Innenhafen ist anscheinend in den Mauerring einbezogen gewesen. Der Außenhafen ist nach Osten geöffnet und wird durch zwei nicht ganz symmetrische Molen gebildet. Die Südmole setzt nicht unmittelbar am Ufer an, sondern ist durch einen gradlinigen Verbindungsdamm an die Südostecke des Stadtgebietes angeschlossen. Dieser Damm diente an seiner Innenseite ebenso wie sicher die sehr breiten Molen als Quai. Hier fand Spratt 5—6 vorspringende und durchlochte Steine zur Befestigung der Schiffstaue. Die Molen laufen z. T. auf Riffs und sind aus einem Gußwerk von Steinen mit „Puzzolanmörtel" erbaut. Von dem Verlauf der Molen ist noch so viel kenntlich, daß man in der Gesamtdisposition die Nachwirkung von Portus und Centumcellae deutlich spürt. Auch hier bestanden die Molen aus gradlinigen Ansätzen und Kreisbögenabschnitten am Ende. Unverkennbar ist auch das Bestreben nach symmetrischer Anlage des Ganzen, das offenbar durch die vorhandenen Riffe in seiner Auswirkung beschränkt worden ist. Auch hier ist eine besondere Beziehung Hadrians zu der Stadt nachweisbar[1]), die es wahrscheinlich macht, daß damals die Anlage geschaffen wurde.

In dieser Blüteepoche hat auch der Hafen von E p h e s o s seine letzte vollkommene Ausgestaltung erhalten. Schon in augusteischer Zeit hatte hier eine regelmäßige Plangestaltung eingesetzt. Jetzt erst ist der damals entworfene Grundplan sozusagen durch einen architektonischen Aufbau vollendet worden (vgl. o. S. 182). Zu dem etwa 100 Jahre früher erbauten Prachttor am Ende der Arkadiane trat jetzt ein zweiter monumentaler, doppelgeschossiger Torbau am Ende der nächst südlichen Parallelstrasse. Durch eine geniale Lösung wurde hier die Divergenz der Straßenflucht zur betreffenden Seite des Hafenvielecks ausgeglichen, indem dieser Torbau dreieckigen Grundriß erhielt[2]). In den Stylobatplatten des so entstandenen pavillonartigen Baues finden sich Hohlmaße für Getreide, das also hier verhandelt wurde[3]). Wahrscheinlich krönte eine Poseidonstatue das Bauwerk[4]). Die beiden Tore unterbrachen anscheinend nur rings um den ganzen Quai laufende, reiche, zweigeschossige Hallenanlagen, in die sich die Architektur des Dreieckstores einfügte[5]). Der alte Hafenmarkt nördlich der Mündung der Hauptstrasse (s. o. S. 126) wurde an der Nord- und Südseite mit Warenspeichern ausgestattet, deren mächtige Pfeiler noch sichtbar sind[6]). So konnte dies rings von bedeutenden Bauten umgebene Hafenbecken mit seiner regelmäßigen Gestalt wohl den Eindruck eines „durch und

---

[1]) JHS a. a. O.
[2]) Keil, Führer S. 45 ff., Abb. 21.
[3]) Oest. Jahrh. I, Beih. S. 62.
[4]) S. die Weihinschrift Forschungen in Eph. I, 97.
[5]) Oest. Jahrh. III, Beih. S. 89; Forsch. I, 89.
[6]) Keil a. a. O. 43.

durch künstlichen Hafens"[1]) machen. Vor den Bauten lief ein etwa 10 m breiter Quai, dessen hinterer 3 m breiter Teil gepflastert war und jedenfalls als Straße diente, während der vordere am Hafen nur chaussiert war[2]).

Und dabei kann damals die Tiefe des Hafens nicht mehr für Großschiffsverkehr ausgereicht haben. Schon Strabo (C 639) erwähnt den Hafen Panhormos mit einer Filiale des Heiligtums der ephesischen Artemis. Die Ansetzung in einer einst vorhandenen geräumigen Bucht westlich des Stadthafens ist zweifellos richtig[3]). Die Entfernung vom westlichen Stadttor betrug etwa 1 km. Es ist beachtenswert, daß der Hafen bei Strabo noch völlig getrennt von der eigentlichen Stadt in der Ephesia genannt ist. Wie weit damals die Alluvionen des Kayster bereits vorgerückt waren (vgl. o. S. 123ff.), ist nicht zu sagen. Seine jetzige Mündung zwischen Ahalybostepe und Idelitepe scheint der Fluß durch künstliche Regulierung erhalten zu haben[4]). Denn der erstere der genannten Hügel ist ein natürliches Dünengebilde, trägt aber Reste antiker Bauten. Diese Regulierung hat wahrscheinlich unter Hadrian stattgefunden[5]). Durch sie wurden Panhormos und Stadthafen zu einem System von zwei hintereinander liegenden und durch die Flußmündung zugänglichen Häfen verbunden[6]). Seitdem scheint der Panhormos der große Außenhafen für die größeren Schiffe gewesen zu sein. In dieser weiträumigen Plangestaltung eines nicht mehr mit der eigentlichen Stadt verwachsenen Hafensystems liegt ein bezeichnendes Element der römischen Entwicklung.

Ein solches bildet auch die Anlage künstlicher, mit Hafenbauten verbundener Inseln durch Dammianos (Philostr. vit. soph. 264). Sie scheinen außerhalb des hadrianischen Hafensystems gesucht werden zu müssen und die Vermutung[7]), daß die Inseln und Halbinseln in einer ehemaligen, jetzt zur Lagune gewordenen Meeresbucht am Nordrande des Golfes (Alaman Göl), wo noch die Reste eines antiken Turmes vorhanden sind[8]), die Ueberbleibsel jener Kunstbauten sind,

---

[1]) Cod. Vat. 989. Benndorf a. a. O. 89.

[2]) Oest. Jahrh. VII, Beih. 37.

[3]) Benndorf, Forsch. I, 47.

[4]) Bull. corr. hell. I 291 Nr. 78 Z. 13; Benndorf a. a. O. 21. Bürchner RE. Ephesos 2740 über die Angabe des Ptolemäos.

[5]) Noch in neronischer Zeit (Tac. ann. XVI 23) ist nur von einem Hafen die Rede. Auch die Inschrift Forsch. II 174 aus dem Anfang des 2. Jahrhunderts nimmt nur Bezug auf den Stadthafen. Erst nach der Regulierung durch Hadrian treten Häfen in der Mehrzahl auf. — Der Ahalybostepe nördlich der Mündung ist an seinem mehr als 500 m langen Flußufer durch eine Quaimauer aus isodomen Kalksteinblöcken ausgebaut. Sie endigt am Strande in einer Terrasse, die einen Bau, am ehesten einen Leuchtturm, trug. Benndorf, Forsch. I 22. Die Breite der Mündung beträgt 50 m.

[6]) Damals wird der lysimachische Turm an der alten Hafeneinfahrt (s. o. S. 124) zwecks Anlage einer verkehrstüchtigeren Straße nach Panhormos abgetragen worden sein. s. Oest. Jahrh. XV, Beih. 189.

[7]) Bürchner RE., Ephesos 2741.

[8]) Weber, Guide 56 hielt den Turm ohne Grund für einen Rest des von Strabon genannten Hierons eines Heros Basileus.

ist sehr einleuchtend. Wie dem auch sei, auch hierin liegt ein Element des Gelöstseins vom Stadtkörper. Mit dem Stadthafen, dem Panhormos, den Anlagen an der Flußmündung und den Inselbauten des Dammianos, all das durch Flußarme und Kanäle verbunden, kann das Gesamtbild von Ephesos im 2. Jahrhundert wohl mit den Systemen von Ravenna und Narbo (s. o. S. 177ff.) verglichen werden[1].

An die unter Hadrian so beliebten Rund- und Ovalhäfen knüpft eines der reizvollsten Werke der römischen Städtebaukunst an, der wohl nicht viel später, jedenfalls im zweiten Jahrhundert angelegte Hafen von Pompeiopolis in Kilikien (s. Pl. XXXVIII)[2]. Der Hafen ist hier ein Teil einer großzügigen einheitlichen Stadtgestaltung, deren Rückgrat eine monumentale Säulenstraße von 450 m Länge, schnurgerade von Norden nach Süden verlaufend, bildet. Diese Axe ist zugleich die des Hafens, an dem sie sich zu einem von Säulenhallen umgebenen Platz[3]), einer Hafenagora, erweiterte. Daß das Ganze eine einheitliche Schöpfung ist, beweist die sehr beachtenswerte, fast ganz genaue Uebereinstimmung des Längenmaßes des Hafenbeckens[4]) mit dem der Säulenstraße. Dieses stellte eine überaus glänzende Anlage dar. Es ist ein in seinem nördlichen apsidenartigen Teil ausgeschachtetes, im übrigen durch Molen frei ins Meer hinausgelegtes, oblonges Becken mit graden Langseiten im Westen und Osten, an die sich halbkreisförmige Nord- und Südabschlüsse anschließen. Im innersten Winkel führte eine Landungstreppe von der Hafenagora herab. Die Einfahrt lag gegenüber in der Mitte der „Südapsis“, so daß man beim Hereinfahren den ganzen Hafen mit der Landungstreppe im Grunde und dahinter den säulenumgebenen Markt mit der langen Säulenstraße in einer Flucht über-

---

[1]) Dazu kam noch eine Kanalverbindung zum Artemision. Zwar ist Benndorf (Forsch. I, 69ff.) zugegeben, daß es uns an jedem direkten Zeugnis einer solchen Wasserverbindung fehlt. Aber der Ausdruck Hieros Limen bei Athen. VIII, 361d kommt nun einmal vor und wäre leichter erklärlich, wenn sich im Gegensatz zu den Profanhäfen, wenn auch dürftig, ein Sakralhafen erhalten hätte. Die inschriftlich bezeugten Rheithra, die neben den Straßen durch das Asyl zum Heiligtum zogen, spricht Benndorf selbst als Wasserwege an, hält sie dann aber für zu klein für Verkehrszwecke. Sie hatten eine Breite von 15 Ellen. Das ist gar nicht so wenig. Breiter war der Zufahrtskanal zum Hafen von Phalasarna auch nicht (s. o. S. 81). Der Großschiffahrt brauchte der Kanal ja auch nicht zu dienen. Aber für Bewässerungszwecke wäre er viel zu breit gewesen. Die Ausgrabungen westlich von Artemision haben auch aus späterer Zeit nicht den geringsten Baurest und selbst keine Kleinfunde ergeben (Exc. at Eph. 51). Hier lag also wohl, solange das Heiligtum existierte, ein Bootshafen, der durch Kanäle mit dem Meer in Verbindung stand. Das mochte für die Asylie seine Bedeutung haben.

[2]) Vor allen Beaufort, Karamania 259 m. Plan, danach unser Plan. Ferner: Arch. miss. sc. IV 1856, 50ff.; Rev. arch. 1853, 358ff.; Bull. corr. hell. I, 375, 316ff.; Heberdey-Wilhelm, Denkschr. Wien. Ak. 1896 42ff.; Schaffer, Cilicia (Erg. Heft Pet. Mitt. 141) 1903, 35; Mon. Linc. 1914, 87ff.; Oest. Jahrh. 1915 Beih. 48ff. Abb. 17ff.

[3]) Heberdey-Wilhelm a. a. O.

[4]) S. Beaufort a. a. O. 457 m bei 178 m Breite nach Janke, Auf Alexanders des Großen Pfaden 1904, 93, der Beauforts Beschreibung bestätigt.

schaute. Die Molen, die in Ermangelung ausreichenden Uferraumes als Quais dienten, hatten eine Breite von 16 m und eine Gesamthöhe von mehr als 2 m. Sie bestehen aus einem Gußwerkkern, der durch vermittelst eiserner Klammern verbundene Kalksteinquadern abgefüttert ist. Die enorme Breite der Molen erklärt sich wohl daraus, daß sie außer ihrer Funktion als Quais auch noch die Stadtmauer, die den Hafen eingeschlossen zu haben scheint, trugen. Sicherlich hätte man billiger und vielleicht auch praktischer bauen können, wenn man den zur Verfügung stehenden Uferraum an der Stadt durch ein breit davorgelegtes Becken ausgenützt hätte. Aber darauf kam es hier gar nicht an. Sondern mehr als irgendwo sonst herrscht in dieser Anlage unbeschränkt der dekorative Sinn eines großzügigen Architekten. Auf die Längsperspektive kam es ihm an und zu ihrem Instrument wird auch die nun schon ganz eingebürgerte Kurvenform des Hafens. Hier zeigt sich einmal, wie sehr es möglich ist, auch dies Thema als ein der großen Architektur würdiges zu behandeln.

Die Mitte des 2. Jahrhunderts hat auch im Westen eine größere Anlage zu verzeichnen. Das ist der Hafen von Terracina[1]), der durch eine Restauration unter Antoninus Pius seine endgültige Gestalt erhielt (Jul. Capit. Ant. Pius 8). Daß es sich dabei nur um eine Restauration handelt, wird ausdrücklich gesagt. Und tatsächlich lassen die Ruinen auch noch zwei Epochen erkennen. Wann die ursprüngliche Anlage geschaffen worden ist, steht nicht fest. Daß sie schon zur alten Volskerstadt Anxur gehöre[2]), ist sehr unwahrscheinlich. Denn wenn auch in dem sonst so meerabgewandten Lande Anxur den Ruhm einer großen Seestadt genossen hat, so ist nicht zu erweisen, daß dies nicht bei einfacheren Mitteln als den gewaltigen Hafenwerken, die sich erhalten haben, der Fall sein konnte. Es fehlt bisher an jeder literarischen und monumentalen Analogie für das Vorhandensein derartiger Anlagen bei den Italikern in älterer Zeit. Gerade dies vollständige Fehlen künstlicher Hafenbauten ist bezeichnend für den kulturellen Abstand des Ostens und Westens. Da Terracina in der ganzen historischen Zeit keinen Hafen hat, so war man bei der Annahme von dessen volskischem Ursprung genötigt, vorauszusetzen, daß der alte Hafen bei der Einnahme durch die Römer zerstört wurde und dann etwa 500 Jahre brach gelegen hätte, bis zur Restauration durch Antoninus Pius. Denn noch im ersten nachchristlichen Jahrhundert ist Terracina ohne Hafen gewesen (Tac. hist. III, 76 ff.). Mindestens hätte eine Wiederherstellung eines so bedeutenden und doch sicher gänzlich verfallenen Werkes als eine erhebliche Leistung angesprochen werden müssen. Der Geschichtsschreiber aber nennt dies Werk in einem Atemzuge und ohne be-

---

[1]) S. M.R. de la Blanchère, Mél. éc. fr. I, 1881, 322 u. Terracine, Paris 1884 (Bibl. éc. fr. 34). Not. sc. 1900, 635 ff.; Nissen II, 640; Zeri, Port. ant. pen. It. 301 ff.; Schulten, Hermes 33, 541 ff.; Plan am besten bei de la Blanchère, danach unser Plan.

[2]) So de la Blanchère und Zeri, dessen Ausführungen ganz phantastisch sind.

sondere Hervorhebung neben einer sicherlich nicht sehr beträchtlichen Renovierung des claudischen Pharos von Ostia, und einer ganz geringfügigen Anlage in Caieta. Dazu kommt noch ein weiteres: Der Hafen liegt nicht unbeträchtlich vom alten Anxur entfernt, während dicht dabei in alter Zeit die Meeresbucht erheblich tiefer als jetzt einschnitt[1]), so daß das Natürliche gewesen wäre, ihn hier zu suchen. Die Stadtviertel in der Niederung südlich der Volskerstadt, die diese mit dem von Antoninus Pius restaurierten Hafen verbinden, sind erst in der Kaiserzeit besiedelt worden. Namentlich Traian ist hier tätig gewesen[2]). Und ihm schreibt auch die lokale Tradition die Schaffung des Hafens zu[3]), sicherlich mit Recht. Dazu stimmt denn auch trefflich die Gesamtform des Beckens, das von gradlinigen und Kreisbogenstücken umgrenzt wird, ohne doch eine streng regelmäßige und einfach faßbare Figur wiederzugeben. Auch hier ist nur ein verhältnismäßig geringer Teil der Umfassung im Westen durch einen gradlinigen Quai ausgebautes Ufer. Alles übrige sind frei angelegte Molen, die einen Gesamtumfang von fast 1200 m beschreiben mit einem Flächenraum von 117 000 qm (s. Plan XXXIV). Der nördliche Molenzug setzt ungefähr rechtwinklig zum Ufer an und verläuft schnurgerade auf die Einfahrt zu. Der südliche wächst unmerklich in einer Kurve aus dem Quai heraus und beschreibt einen weiten Bogen nach Süden und Osten, Die im Nordosten, wo keine Versandung zu befürchten war[4]), gelegene Einfahrt hatte eine Breite von mehr als 100 m[5]). Die Molen sind durch eine Schüttung von Felsblöcken fundiert und bestehen darüber aus einem Füllwerk von Tuffsteinen, das mit opus reticulatum abgefüttert und mit Kalksteinplatten abgedeckt ist[6]). Die Breite betrug etwa 19 bis 20 m. Gegen das Meer hin hatte die Südmole eine Böschung von 45 °[7]). Ueber diesen breiten Unterbau setzte sich ein schmälerer Aufbau nach außen und innen stufenförmig etwas zurücktretend, dessen Technik durchaus gleichartig ist. Ob diese obere Stufe erst der Restauration des Antoninus angehört, oder ob hier ein bautechnisches Verfahren vorliegt, dessen Gründe wir nicht mehr zu erkennen vermögen, muß dahingestellt bleiben. Ungefähr am Ansatz der Südmole ist diese von einem 1,10 m breiten Kanal durchsetzt, der wohl überbrückt war und hier gegenüber der Einfahrt der Zirkulation des Wassers dienen mochte[8]). Der architektonische Oberbau wird im wesentlichen der antoninischen Restauration entstammen. In

---

[1]) S. de la Blanchère, Terracine 17.

[2]) Ebd. 108.

[3]) Ebd. Zeri a. a. O. 307.

[4]) De la Blanchère, Terracine 29.

[5]) Ebd. 120.

[6]) De la Blanchère, Mél. 322, 331 ff., Terracine 121, hält den Kern des unteren Teiles für volskisch, dessen Ummantelung und die obere Stufe für antoninisch, obwohl in beiden nicht nur die Verkleidung, sondern auch das Füllwerk ganz gleichartig gewesen zu sein scheint.

[7]) Ders., Mél. 336.

[8]) Ebd.

einen 4,15 m breiten Quai, dessen Pflaster aus Kalksteinplatten leicht geneigt ist (vgl. o. S. 147)[1]), sind kleine etwas niedrigere Anlegestellen eingeschnitten, zu denen von beiden Seiten sanft geneigte Rampen herabführen (s. Abb. 10). In der Mitte zwischen den letzteren sind etwa 80 cm hohe und 60 cm breite Steine, die mit einem Loch (20 cm Dm) zur Schiffsbefestigung horizontal durchbohrt sind, eingelassen[2]). Die

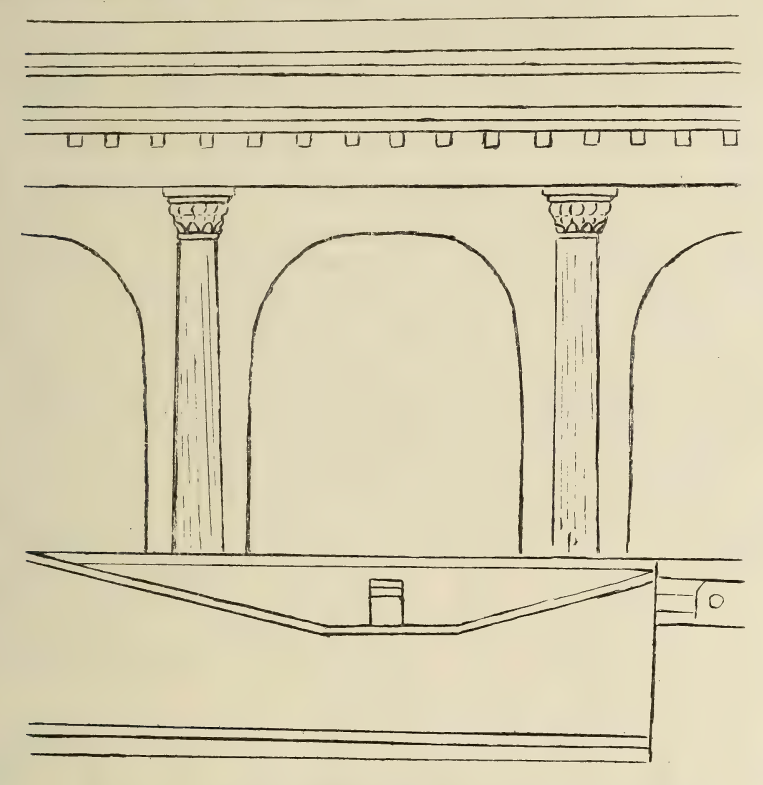


Abb. 10. Anlegeplatz in Terracina (nach De la Blanchère).

ganzen Anlagen mit Einschluß der Rampen sind 16 m breit und rings herum in Abständen von je etwa 6 m angeordnet[3]). Hinter

[1]) De la Blanchère, Mél. 337.

[2]) Ebd. 335 u. Terracine 121. Die Plattformen, auf denen sie stehen, liegen 5 Fuß ü. M., die Löcher also etwa 2,50 m. Da der Oberquai noch etwa 30 cm höher liegt, erklärt sich die Anlage aus dessen zum Anlegen zu großer Höhe. Not. sc. a. a. O. wird angegeben, daß nicht Rampen, sondern Treppen herabführten In der Nordwestecke ist in sehr später Zeit (4. Jahrh.?) einer oder mehrere dieser Blöcke durch plastische Löwenprotomen, die die gleiche Aufgabe hatten, ersetzt worden, von denen einer a. a. O. abgebildet wird.

[3]) De la Blanchère, Mél. 335 u. Terracine 121. Es kommen so 60 solcher Scalen heraus. Außerdem gab es noch kleine runde Steinpoller auf dem Ostteile der großen Mole. Ebd. 338 u. 121. Ein genaues Abbild dieser Anlage scheint sich in Leptis Magnus erhalten zu haben. S. dort im Katalog.

diesem Quai lief eine Porticus von Säulen anscheinend verschiedener Herkunft auf der Nordmole, dem Uferquai und dem anschließenden Teil der großen Mole bis etwa zum Punkt ihrer größten Südausdehnung. Hier schloß die Reihe ein mit zweistöckiger Front nach Osten geöffneter monumentaler Torbau ab, aus dessen Innern man auf einer Treppe auf das Dach der Porticus steigen konnte[1]). Auf diese selbst öffneten sich im Innern überwölbte Magazin- und Büroräume usw. von 6—7 m Breite und wenig größerer Tiefe, die nach vorne abwechselnd durch Türen und Vergitterungen abgeschlossen gewesen zu sein scheinen[2]). Sie waren etwa 4 m hoch[3]). Zu beiden Seiten der Nordwestecke sind je neun solcher Räume zu einem langen überwölbten Saale vereinigt. Sie werden eine Art Deigma gebildet haben. Denn hier lag die Stelle stärksten Verkehrs. An diese Ecke mündete eine Hauptstraße der Unterstadt[4]). Ueber den unbebauten langen Molenzug im Osten gelangte man zu einer erhöhten von einem Geländer eingefaßten Plattform, die einen Tempel trug[5]). Ihr entsprach an der anderen Seite eine ähnliche, den Kopf der Nordmole bildende Terasse mit einem monumentalen Turm, wohl einem Leuchtturm. Das ganze Bild ist überaus prächtig und der Hafen auch hier noch ein Schmuckplatz ersten Ranges. Er bildet das letzte Glied der langen Reihe römischer Häfen, die als planvolle und reich ausgestattete Platzanlagen wirken.

Die Anlagen der späteren Kaiserzeit haben, soweit wir sie noch zu beurteilen vermögen, durchaus dem Gange der geschichtlichen und insbesondere der kunstgeschichtlichen Entwicklung entsprechend, das Gepräge reiner Nutzanlagen, die oft beachtenswerte Ingenieurleistungen darstellen, denen es aber an den leitenden architektonischen Grundgedanken fehlt. Und dieser Umstand tritt um so schärfer hervor, als die reiche Fülle der Säulenhallen und Monumente, mit denen auch sie geziert waren und die niemals eng mit dem Gerüste des Ganzen verwachsen waren, verschwunden sind.

Auf griechischem Boden ist damit ein gewisser Anschluß an ältere Erscheinungen bisweilen gegeben. Das hat dazu geführt, daß man den römischen Ursprung nicht leicht erkennt, es sei denn, daß eine Ueberlieferung die Ruinen erklärt. So zählt z. B. zu den öfter als klassisch aufgeführten Hafenwerken die vorzüglich erhaltene Anlage von M e t h o n e[6]), die sicherlich erst römischen Ursprungs ist. Hier lag eine altgriechische Stadt auf steilem Felskap.

---

[1]) De la Blanchère, Mél. 337.

[2]) Ebd. 332 ff.

[3]) Ebd.

[4]) Mél. 332.

[5]) De la Blanchère, Mél. 338. Die Terasse ist von 2,5 Fuß breiten Kanälen durchzogen, die nach Bl. eine Art Durchlässe für das Wasser gebildet haben sollen. Sind es nicht einfach Substruktionsgewölbe?

[6]) Boblaye, Recherches 113; Exp. de Morée I p. 11 pl. 12 ff.; Leake, Morea I, 429 ff.; Bursian II, 174 ff.; Curtius, Pelop. II, 169 ff.; Merckel 334 Abb. 121 ff. (danach Neuburger, Die Technik des Altertums 510 ff.); Frazer zu Paus. a. a O.; IG V., 1, 275; JHS XXV, 33; Zur Detailaufnahme der Exp. vgl. Br. A. C. 207.

Dieses ist von zahlreichen Klippen umgeben, so daß Pausanias (IV 35) oder ein von ihm benutzter Autor auf den Gedanken kam, der Ort hätte von einer solchen den Namen erhalten. Den Hafen schützte eine Riffkette, die zum Teil unter Wasser liegt und von einer der Kapspitze vorgelagerten Felsinsel ausgeht. Von dort aus verläuft sie etwas ostwärts, um dann nach Norden umbiegend dem Ufer des Vorgebirges in einem Abstand von etwa 100 m parallel zu folgen. Diese Riffkette, die einen kleinen Naturhafen bildete, hieß Mothon[1]. Sie verengte, wie sich Pausanias ausdrückt, die Einfahrt. Das stimmt durchaus. Denn nicht nur das Gebiet zwischen ihr und dem Stadtkap, sondern auch der Teil südlich davon, wo sich an den Ansatz desselben flaches Ufer anschließt, hat als Hafen gedient[2]. Die Mole, die auf diesem Riff erbaut wurde, kann zu Pausanias' Zeit noch nicht existiert haben. Denn sonst wäre seine Beschreibung desselben als eines natürlichen, unter der Oberfläche des Wassers liegenden Wellenbrechers unmöglich, ohne Erwähnung der darauf laufenden Mole. Die Mole weist zudem in ihrer Quadertechnik ohne regelmäßigen Wechsel von Läufern und Bindern einen wesentlich anderen Charakter als die griechische Stadtmauer auf[3]. Sie hat eine Breite von etwa 5 m und ein Füllwerk aus kleinen Steinen[4]. Daß sie jünger als Pausanias ist, kann nicht bezweifelt werden. Um die Wende des 2. Jahrhunderts hat Methone seinen größten Aufschwung erlebt[5]. Nun ist auf einer Münze von Methone[6] unter Caracalla (s. Münztafel Nr. 5) ein Hafen dargestellt. Es kann nach alledem kein Zweifel sein, da die Anlage erst dieser Zeit entstammt.

Aehnlich wie in Methone liegen die Dinge in Aegina[7]. Auch hier ist in der späteren Kaiserzeit neben den beiden alten Stadthäfen ein dritter im Süden (s. Plan VIII) angelegt worden, der gewöhnlich mit den andern zusammen für gleich alt gilt. Auch hier nennt Pausanias (II, 29,5 ff.) nur diese beiden[8]. Und wieder ist es in

---

[1]) Nicht die Felsinsel Sukuli, wie seit Leake allgemein zu lesen ist. Diese ist vielmehr nicht weniger als 16 m hoch (Segelhdb. Griechenland 118 ff.). Paus. bemerkt ausdrücklich, daß der M. unter Wasser liege. Die irrige Interpretation stützt sich auf die falsche Voraussetzung, daß die Einfahrt zwischen Sukuli und der Kapspitze gelegen habe, während dieselbe natürlich, wie die jüngere Mole bestätigt, zwischen dem Kopf derselben und dem Lande lag. Der Irrtum ist besonders deutlich bei Frazer.

[2]) Römische Reste in dieser Gegend Curtius a. a. O.; s. o. S. 36.

[3]) S. Exp. fig. IV u. V.

[4]) Woher Neuburger seine „Felsblöcke" hat, ist mir ebenso rätselhaft wie Merckels „pelasgische" Bauweise.

[5]) Ueber die Münzprägung s. IG a. a. O.

[6]) S. Imhof-Gardner, Num. Comm. Paus. 68 pl. P VIII. So wie der Hafen auf der Münze dargestellt ist, kreisrund und rings von Hallen umgeben, kann er nie ausgesehen haben. Das ist formelhaft. Aber eben das zeigt, daß es auf den Hafen ankommt. S. darüber im folgenden Kapitel. Die Statue wird auf dem Molenkopf gestanden haben.

[7]) S. o. S. 92 ff.

[8]) Der nördliche hieß damals Kryptos (s. Leake a. a. O., Hitzig-Blümner u. Frazer z. d. St.). Das Wort kann hier keineswegs in dem technischen Sinne als ein abgeschlossenes Hafengebiet verstanden werden, wie in Rhodos (Strab.

Uebereinstimmung damit eine Münze, diesmal der Julia Domna[1]), die einen Hafenbau in späterer Zeit bezeugt (s. Münztafel Nr. 4). Die Stadt hatte sich offenbar damals noch weiter nach Süden ausgedehnt. Hier wurde durch zwei ungefähr gleich lange, etwa 5 m breite[2]) und in ihren Fluchten fast einen rechten Winkel bildende Molen eine von Natur vorhandene Bucht ausgebaut. Die nördliche verläuft gradlinig, die südliche beschreibt eine flache Kurve.

Während die Anlagen von Aegina und Methone nichts charakteristisch Kaiserzeitliches haben, ist ein drittes Werk dieser Epoche in Griechenland sehr bezeichnend. Das ist die Hafenanlage von Patrai[3]). Noch zu Strabons Zeit gab es hier nur eine mäßige Landungsstelle[4]). Auch die neugegründete Kolonie des Augustus, war, wie ausdrücklich überliefert wird, zunächst eine reine Militärkolonie zur Beherrschung der Einfahrt in den inneren korinthischen Golf. Es war offenbar nicht die Absicht der zu gleicher Zeit wiederauflebenden Handelsmetropole Korinth eine Konkurrentin an die Seite zu setzen[5]). In der Beschreibung des Pausanias finden wir wiederholt den Hafen erwähnt und reich mit Gebäuden und Monumenten ausgestattet (VII 18, 8 ff.). In den 150 Jahren dazwischen hatte sich die Militärkolonie zu einer bedeutenden See- und Handelsstadt entwickelt[6]). Pausanias erwähnt zunächst an der Mündung der Hauptstraße, die vom Markt zum Hafen führt, einen Poseidontempel[7]). Es folgen dann nicht weit davon, also im Hafenviertel, Heiligtümer der Aphrodite, mindestens zwei[8]). Sie lagen wohl in einer Seitenstraße. Denn von ihnen aus kehrt Pausanias dann zum Hafen zurück, an

---

C 652), oder gar mit Hitzig-Blümner als synonym mit kleistos. Beides kann unmöglich auf den Nordhafen bezogen werden (s. o. S. 92). Vielmehr steht der Ausdruck mit der Telamonsage in Verbindung. Dieser sollte ja auch seine Mole gebaut haben (s. o. S. 52). Der Hafen heißt hier der „versteckt gelegene“ (so richtig Eph. arch. 1895, 238). Wenn der Schwerpunkt der Stadt im Süden lag, stimmt das tatsächlich. Hätte der Hafen im Mauerring gelegen, dann hätte sich die Vorstellung, daß Telamon dort hineinfuhr, nicht bilden können.

[1]) Imhof-Gardner S. 45 L, 1. Zwei Molen gibt auch die Münze. Freilich ihr symmetrischer und gerundeter Verlauf ist auch hier so genau nicht zu nehmen und paßt auf keinen der Häfen von Aegina.

[2]) Leake a. a. O.

[3]) S. Leake, Morea II, 134; Boblaye, Recherches 22; Bursian II, 324; Curtius, Pelop. I, 432 ff; Hitzig-Blümner u. Frazer zu Paus. a. a. O. Robert, Pausanias als Schriftsteller, 1909, 120 ff.

[4]) C 337; oder richtiger zur Zeit des zugrunde liegenden Periplus.

[5]) Das muß gegen Curtius a. a. O. betont werden. Dazu paßt, daß der Markt nicht in der Nähe des Meeres lag.

[6]) Nicht zum wenigsten mag dazu die hier konzentrierte peloponnesische Textilindustrie beigetragen haben (Paus. a. a. O. u. Curtius a. a. O., dessen Folgerungen über den phönizischen Ursprung ich allerdings nicht teile). Die Mädchen, die darin arbeiteten, stellten einen erheblichen Teil der Prostitution (so richtig Hitzig-Blümner). Daß auch das und der Aphroditekult eng mit dem wachsenden Seeverkehr zusammenhängt, zeigt die Zahl der Aphroditeheiligtümer und kultbilder in der Hafengegend.

[7]) Ueber die Statue darin s. Imhof-Gardner 81.

[8]) Tatsächlich waren es zwei, wie das *ἕτερον* zeigt. Natürlich stand in jedem Hieron ein Agalma.

dem selbst er, wohl auf dem Quai stehende, Bronzebilder des Ares und Apollon erwähnt[1]). Dann folgt ein dritter Bezirk der Aphrodite, in dem eine Akrolithstatue stand[2]); endlich ein Hain „am Meer", also außerhalb des Hafens. Er enthält Tempel des Apollo und noch einmal der Aphrodite. Dann nennt er das Demeterheiligtum mit der Quelle davor. Man kann bei der Art der Beschreibung zweifeln, ob es südlich oder nördlich vom Hain zu suchen ist. In jedem Falle aber lag der Hafen nördlich davon. Denn die Quelle ist im Südwesten des alten Stadtgebietes gelegen[3]). Nimmt man den Hain nördlich davon an, was doch das Natürlichste bleibt)[4], so kommt man mit dem Hafen in die Gegend gerade vor der antiken Stadt, etwa an die Stelle des modernen, wo eine flache Einbuchtung noch erkennbar ist[5]). Etwas von der Anlage dieses so reich ausgestatteten Hafens lassen einige Münzbilder (s. Münztafel Nr. 6, 7, 8) erkennen, die wenig jünger sind als die Beschreibung des Pausanias. Zwei davon (Nr. 6 u. 8) zeigen einen Molenzug, der parallel zum Ufer verläuft[6]). Da diese gradlinige Durchschneidung der Münzfläche innerhalb der mir bekannten Hafendarstellungen auf Münzen etwas ganz Singuläres ist, und da außerdem noch dieselbe Anordnung zweimal von entgegengesetzten Standpunkten aus gesehen, einmal vom Ufer (Nr. 8), einmal vom Meer (Nr. 6) her, wiederkehrt, dürfen wir damit als mit einer Realität rechnen. Diese seltsamen Darstellungen würden sich am ehesten erklären lassen, wenn es sich nicht um eine am Ufer ansetzende und dann umbiegende Mole, sondern um einen freiliegenden Wellenbrecher handelt. Wir sahen schon in Centumcellae sich die künstliche Insel zu einem langgestreckten Wellenbrecher auswachsen (s. o. S. 194). Es würde durchaus dieser Entwicklung entsprechen, wenn noch das zweite Jahrhundert die Erfindung des freiliegenden Wellenbrechers als einzigen Schutzes des Hafens mit Einfahrten zwischen seinen Enden und dem Ufer gebracht hätte. Auch der moderne Hafen von Patras ist auf diese Weise angelegt und es erscheint möglich, daß sein Wellenbrecher auf den Resten des antiken liegt. Daß das Altertum tatsächlich solche Dinge noch gekannt hat, zeigen die spätantiken Anlagen von Alexandrien (s. u.). Am Ufer steht auf beiden Münzen der von

---

[1]) Daß auch das Tempel gewesen wären, wie Robert a. a. O. annimmt kann ich nicht zugeben.

[2]) In Paus. Beschreibung ist hier dieselbe Anordnung von einem Zentralpunkt aus, in diesem Fall dem Poseidontempel, erkennbar, wie sie Robert verschiedentlich nachgewiesen hat.

[3]) Curtius a. a. O. 441, s. Br. A. C. 1225.

[4]) Sonst wäre wohl das Demeterheiligtum der Zentralpunkt der Beschreibung dieses Teiles geworden, wie es nun der Apollohain (s. Robert a. a. O.) ist.

[5]) Wie die Lage der Quelle zeigt, hat sich die Uferlinie seit dem Altertum nicht wesentlich verschoben. Alle alten Angaben über einen angeblichen Hafen bei der „Naumachie" müssen also irrig sein, s. Curtius 440. Die bei Leake und Boblaye genannten einzelnen Molenblöcke können ebensogut, wenn sie überhaupt etwas mit dem Hafen zu tun haben, von Quais, wie von Molen stammen.

[6]) Imhof-Gardner Q 21 u. 23.

Pausanias genannte Poseidontempel. Der Wellenbrecher war auch hier mit verschiedenen Monumenten geschmückt, unter denen ein Reiterstandbild und ein runder Bau[1]) erkennbar sind (s. Nr. 8). Auf der dritten (Nr. 7) Münze[2]), die wieder ein vom Meer gesehenes Bildfeld gibt, auf dem aber der Wellenbrecher nicht mehr erscheint, steht im Vordergrund, wohl auch auf diesem errichtet zu denken, eine Kaiserstatue. Dahinter sieht man den Quai mit einer Porticus, über die mehrere Bauten hinausragen[3]). So lassen uns diese Darstellungen etwas von der Monumentenfülle ahnen, die hier geherrscht hat. Daneben zeigen sie uns einen technischen Fortschritt in der Erfindung des Wellenbrechers im eigentlichen Sinne, beides bezeichnend für die Zeit.

Durchaus unregelmäßige Formen ohne architektonischen Anspruch zeigen einige Anlagen aus der Blüteperiode der späteren Kaiserzeit im römischen Afrika. Bei Karthago war zu den alten, schon in der frühen Kaiserzeit renovierten Stadthäfen[4]) und den großen Außenquais um die ganze Stadt[5]) auch noch der durch einen Kanal mit der Bucht von El Kram verbundene See von Tunis dazugekommen (Procop. bell. Vand. I, 15, p. 214 a)[6]). Südlich von diesem Kanal ist, völlig von der Stadt losgelöst, wohl im dritten Jahrhundert und vielleicht im Zusammenhang mit der neugeschaffenen Classis Commodiana[7]) an der Außenseite der Nehrung ein Kunsthafen angelegt worden. Eine vom Ufer ausgehende Mole verläuft ein Stück weit ostsüdöstlich, biegt dann nach Nordosten zu einem langgestreckten Zuge um und wendet sich am Ende wieder in einem kurzen Stück auf das Ufer zu. Hier lag zwischen ihm und ihrem Ende die etwa 60—70 m breite Einfahrt. So wurde ein Becken von ungefähr 240000 qm und durchaus unregelmäßiger Gestalt umschlossen[8]).

Ebenso frei wie diese Anlage vom Ufer ins Meer herausgebaut, und ebenso unregelmäßig ist der Außenhafen von Hadrumetum[9]) (s. Plan XXXIX). In älterer Zeit bestand hier ein, jedenfalls in

---

[1]) Mit Imhof-Gardner darin einen Turm zu erkennen, vermag ich nicht.

[2]) Commodus und Gordian III., Imhof-Gardner Q 22.

[3]) Ueber die Chronologie ist aus den Münzen nicht recht klug zu werden. Offenbar wurden jedesmal die interessanten und aus irgend einem Grunde wichtigen Monumente besonders betont. Schon die Münze des Commodus gibt die Hallen an, während auf einer jüngeren (Q 21) diese fortgelassen werden, um den Tempel deutlicher zu machen.

[4]) S. im Katalog.

[5]) S. o. S. 163.

[6]) S. Oehler RE. Karthago 1292.

[7]) Hist. Aug. Comm. XVII, 8. S. Audollent, Carthage Romaine, 1901, 61.

[8]) Arch. Anz. 1901, 141ff.

[9]) S. die ältere Literatur bei Tissot, Géogr. comp. de l'Afrique Romaine II 1888, 809. ebd. 149ff.; Barth, Wanderungen I, 152; Partsch, Pet. Mitt. 1883, 206; Dessau CIL. VIII, u. RE. u. d. W.; Torr., Rev. arch. 1894 I, 40 u. 229 u. 1900 II, 162ff.; Havezou ebd. 1897 I, 20ff.; Mouzelun ebd. 1900, I, 195ff.; Atl. arch. de la Tunésie Bl. 57; Arch, Anz. 1909, 204; Unser Plan nach Daux bei Tissot Atl. pl. IX.

Nachahmung von Karthago als Kothon bezeichneter[1]), gegrabener Hafen. Doch war er schon am Ende der Republik zu flach, um Handelsschiffe aufzunehmen, wenn er nicht von vornherein nur Kriegshafen gewesen ist[2]). Die Handelsschiffe lagen damals draußen am ungeschützten Strande vor der Stadt Diesen Zustand spiegelt nur noch ausgesprochener die auf Hadrumetum bezügliche Notiz des Stadiasmus (S. M. M. 116) wieder[3]), der die Stadt als hafenlos bezeichnet. Dieser klaren Ueberlieferung gegenüber steht die andere Tatsache, daß die Araber im zwölften Jahrhundert einen Hafen in Hadrumetum vorgefunden haben[4]). Der Hafen muß also jünger sein, als die Quelle des Stadiasmns. Er ist eine Schöpfung der römischen Kaiserzeit[5]). Eine Bestätigung dieses für jeden, der die Ueberlieferung unvoreingenommen prüft, sicheren Resultates, gibt die Konstruktion der Molen. Sie waren nach Daux, der sie noch besser erhalten sah[6]), in der Längs- und Querrichtung mit einer Zahl von Kanälen durchsetzt, die, da solche in der Längsrichtung ganz unsinnig gewesen wären, nichts anderes als die Leeren von einst vorhandenen Holzverstrebungen gewesen sein können. Eine Analogie dazu findet sich in einem zweifellos römischen Bauwerk, der großen Mole von Thapsos[7]). Der römische Hafen von Hadrumetum

---

[1]) S. o. S. 145. Daß der Kothon innerhalb der Stadtmauer liegt, wird aus der Schilderung des Bell. Afr. 3 u. 62 ff. ganz klar. Deutliche Reste scheinen sich nicht erhalten zu haben. Es bleibt doch immer noch das Wahrscheinlichste, daß der Name übertragen wurde, weil auch dieser Hafen ausgeschachtet war.

[2]) Im Bell. Afr. a. a. O. liegen nur Kriegsschiffe darin und die Handelsschiffe können nur zum Teil in ihn hinein, ob, weil er zu flach, oder die Einfahrt zu eng ist, ist nicht zu sagen. Dafür, daß der K. ausschließlich Kriegshafen war, ist auch Strabon (C 834) anzuführen, der in H. Neorien und weiter keinen Hafen nennt.

[3]) Aus der also (s. Anm. 1) nicht ein terminus post quim für die Datierung des Stadiasmus sich ergibt (wie Cuntz, Der Stadiasmus Maris Magni, Texte und Untersuchungen XIV, 1906, 246 will), sondern vielmehr ein terminus ante, da die Notiz einen älteren Zustand wiedergibt als den nach Erbauung des Außenhafens.

[4]) Barth a. a. O. Dessau a. a. O. Weil man durchaus wollte, daß die vorhandenen Reste zu dem Hafen, der in der Geschichte eine Rolle spielt, gehören, haben sich die absonderlichsten Auswege aus dem Dilemma gefunden. So erklärt Tissot (150) rundweg, beim Stadiasmus hieße H. hafenlos, weil der Hafen nicht natürlich sei! Dessau zeiht einfach den arabichen Geographen El Bekr des Irrtums! Partsch läßt die Araber den zur Zeit des Stad. versandeten Hafen wieder ausbaggern. Am köstlichsten ist der Zirkelschluß von Torr: Weil der vorhandene Hafen der Kothon ist, quod erat demonstrandum, und weil Caesar alle außerhalb des Kothons liegenden Schiffe verbrennt, müßten die, wenn es außerdem noch einen gegrabenen Hafen gab, in dem erhaltenen Hafen gelegen haben. Wenn aber das der Fall gewesen wäre, hätte Caesar erst in ihn eindringen müssen. Davon wird nichts berichtet. Also muß der vorhandene Hafen der Kothon sein! (Rev. arch. 1894, I 299).

[5]) So richtig Moulezun a. a. O. 196.

[6]) Bei Tissot a. a. O.

[7]) Die ältere Literatur bei Tissot a. a. O. II, 810, dessen Beschreibung nach den allerdings immer mit Vorsicht aufzunehmenden Untersuchungen von Daux. Daux gab die Länge der Mole noch auf 259 m bei 10,75 m Breite und 2,45 m Höhe an. Er konstatierte drei Reihen rechteckiger Querkanäle übereinander, denen je ein Längskanal entsprach. Die richtige Erklärung gibt bereits Choisy, Hist. de l'archit. Paris 1898 I, 582, der auch den römischen

also, so können wir sagen, wird kaum vor dem dritten Jahrhundert gebaut worden sein. Zwei Molenzüge im Osten und Westen, letzterer erheblich länger, verlaufen ungefähr parallel zu einander vom Ufer aus. Ob die große Südmole, die meist als Wellenbrecher bezeichnet wird, mit der Ostmole in Verbindung stand, oder wirklich ein freiliegender Wellenbrecher war, ist nicht festgestellt. Sie verlief von dort in einem weiten Bogen bis vor den Kopf der Westmole. Nicht weit von ihrem Ende ist vielleicht ein 8 m breiter Durchlaß, der also auch kleineren Schiffen zur Passage dienen konnte, vorhanden gewesen[1]). Die Gesamterscheinung ist völlig unregelmäßig.

Das ausgehende Altertum hat noch im Osten zwei Anlagen größeren Maßstabes hervorgebracht, durch die es die Fehler der hellenistischen Zeit revidierte: im pierischen Seleukeia und in Alexandrien. Beide sind technisch bewundernswert, aber beiden fehlt auch ein zugrundeliegender künstlerischer Gedanke. In Seleukeia[2]) ist die Gestalt des hellenistischen Hafens nicht bekannt. Sehr groß scheint er nicht gewesen zu sein[3]). Er lag im Süden des Stadtgebietes, wo eine Lagune von unregelmäßiger Form[4]) vor der Unterstadt, in der Emporion und Neorion lagen (Polyb. V 59)[5]), vorhanden war. Die ältere Einfahrt scheint im Südosten gelegen zu haben[6]). Diese Anlage westlich der Orontesmündung war trotz beträchtlicher Entfernung von derselben von vornherein gefährdet, da die Küstenströmung die Alluvionen von der Flußmündung westwärts führt[7]). Schon in der frühen Kaiserzeit hat man deshalb den Versuch gemacht, um den für den Handel mit dem fernen Osten so überaus wichtigen Seeverkehr mit Antiocheia zu sichern, die Mündung selbst

---

Ursprung, den schon Saladin behauptet hatte, mit Recht betont. Im Atl. arch. de la Tunésie zu Bl. 66 (s. dazu Arch. Anz. 1901, 72) wird die Mole nicht erwähnt. Plan dort und bei Kromayer-Veith, Antike Schlachtfelder III, 1912, Karte 18 u. 21, dazu S. 826.

[1]) Jetzt nicht mehr feststellbar: Atl. arch. de la Tunésie zu Bl. 57.

[2]) Ueber Seleukeia s. Chesney, Nouv. annal. des voyages XXII 1839, 42 ff. Allen, Journ. Roy. Geogr. Soc. XXIII, 1855; Ritter, Erdkunde XVII, 1233 ff. Waddington 2714 ff.; Bourgenoud, Mém. des Pères de Jésus (Etud. de théol., de phil. et d'hist. N. S. II (1860), 403 ff., 583 ff.; Renan, St. Paul 1869, 3 Anm. 2. Merckel 355. Hirschfeld, Kais. Verwaltungsbeamte 2. Aufl. 1905, 227 Anm. 3 Chapot, Bull. corr. hell. 1902, 164 ff., u. Bull. et Mém. soc. des Antiquaires de France LXVI, 1906, II, 149 ff. Djemal Pascha, Alte Denkmäler 1918, 95 zu Taf. 95. Alle Pläne, auch der neueste von Chapot veröffentlichte, sind, wie mir Prof. Wulzinger mitteilt, ganz ungenügend. Ihm sowohl, wie Herrn Geheimrat Th. Wiegand und Prof. K. Watzinger (Th. Wiegandsche Expedition) bin ich für ausführliche Auskünfte über Seleukeia zu großem Dank verpflichtet.

[3]) Wilken, Chrestom. S. 5. Z. 19. Chapot s. 203.

[4]) Nach Mitteilung von Wulzinger ist der natürliche Ursprung des Hafens zweifellos.

[5]) S. o. S. 40 u. 126. Diese Unterstadt hieß Proasteion, woraus Ulrichs, Reisen u. Forsch. II, 198 mit Unrecht den Schluß gezogen hat, daß das Emporion außerhalb der Stadt gelegen habe. Wie die Schilderung des Polybios zeigt, war diese Unterstadt im Mauerring gelegen.

[6]) Chapot S. 204. Watzinger nnd Wulzinger bestätigen mir, daß an der von ihm genannten Stelle tatsächlich eine Senke im Boden vorhanden ist.

[7]) S. o. S. 162.

schiffbar zu machen (Paus. VIII, 29, 3). Als auch dieser Versuch scheiterte, entschloß man sich, vielleicht weil man mit Recht die Ursache der damaligen Versandung des Hafens mehr als in den angeschwemmten Sedimenten des Orontes in den alljährlichen mit starker Geröllzufuhr verbundenen Ueberschwemmungen eines die Gebirgswasser westlich der Stadt sammelnden Baches erblickte, diesen abzuleiten. Dazu wurde eine Talsperre in der Gegend, wo dieser Bach in die Unterstadt eintrat, errichtet und sein Lauf durch einen gewaltigen, anscheinend in flavischer Zeit begonnenen Tunnelbau, der eines der großartigsten Ingenieurwerke des Altertums darstellt, nach Westen abgeleitet und dem Meere zugeführt[1]. Viele Generationen scheinen an dieser Anlage gearbeitet zu haben. Sie hat durchaus ihr Ziel erreicht. Aber gegen die im Süden andringenden Schwemmmassen war trotzdem keine Hilfe da. Sie wirkten zwar viel langsamer als jene nun aufhörenden Ueberschwemmungen. Als Diokletian in Seleukeia kommandierte, hat er die offenbar damals versandete Hafeneinfahrt ausbaggern lassen (Liban. XI 159). Und noch unter seiner Regierung sind große Restaurationsarbeiten an dem Felstunnel vorgenommen worden[2]. Aber all das hat nichts genützt. Deshalb hat unter Konstantin eine große Neuanlage stattgefunden (Theophan. p. 57 ed. Bonn.; Hieronym. Patr. Lat. ed. Migne XXVII, S. 499; Julian. Or. in Const. 40; Mai Class. e Vat. cod. ed. III, 1831, 394, 17). Daß es sich dabei um Anlagen von großem Umfang gehandelt haben muß, zeigt die Ueberlieferung deutlich, wenn man den kirchenväterlichen Hyperbeln auch noch so viel zutraut. Julian spricht von mehreren Häfen. Damals also muß das System geschaffen worden sein, das als Hafen von Seleukeia meist mit Unrecht den hellenistischen Gründern oder der frühen Kaiserzeit zugeschrieben wird[3]. Die versandete und von Diokletian ausgebaggerte alte Einfahrt wurde aufgegeben und dafür im Westen ein langer schmaler Zufahrtskanal zum Meere geschaffen, der zum größten Teil nur aus dem Boden ausgehoben zu werden brauchte[4]. Jedoch berichten mehrere Autoren übereinstimmend, daß dabei die Durchstechung einer Bergmasse erforderlich gewesen sei. Das scheint auch wirklich an der Ausmündung des Kanals der Fall gewesen zu sein[5]. Hier wurde an der Mündung, wieder in Uebereinstimmung mit der mehrere Häfen nennenden Ueberlieferung, durch zwei

---

[1] Ueber die Schiffbarmachung des Orontes, die auf die Dauer nur für kleine Schiffe gereicht haben kann, s. Chapot, Bull. soc. 155. — Ueber den Felstunnel jetzt Djemal Pascha a. a. O. Daß in der Talsperre schon im Altertum eine Schleuse zur Speisung des Hafens vorhanden gewesen sei, ist ganz unbeweisbar.

[2] S. die Inschriften bei Waddington a. a. O.

[3] Die richtige Ansicht ohne Begründung schon bei Renan a. a. O.

[4] Nach Wulzingers freundlicher Mitteilung.

[5] Nach Watzingers Auskunft scheint der Felsrücken an der Mündung des Kanals ursprünglich bis ans Meer vorgeschoben gewesen zu sein. Vgl. Theophan. a. a. O. Cod. Vat. a. a. O.

parallel verlaufende Molen ein Vorhafen geschaffen [1]). Das System ähnelt so im ganzen in mancher Beziehung dem von Lechaion, das seine endgültige Gestalt auch erst der Kaiserzeit verdankt (s. o. S. 151). Wie dort ist auch hier der Zufahrtskanal nicht gradlinig, sondern, allerdings noch stärker, gebogen und in seinem Mündungstrakt schräg zur Küstenlinie geführt. Der Innenhafen scheint die Gestalt eines unregelmäßigen Vielecks erhalten zu haben. Er war im Süden von einer Umfassungsmauer umgeben, deren anscheinend spätantiker Ursprung [2]) gleichfalls die damalige Entstehung der Gesamtanlage beweist. Doch auch diese großzügige Anlage, die jetzt völlig versandet ist, scheint schon im Altertum nicht sehr lange Zeit der drohenden Versandung wirksam entgegengearbeitet zu haben. Schon bald nach der Mitte des Jahrhunderts hat man von neuem den Plan aufgegriffen, die Orontesmündung selbst dem Verkehr zu öffnen und die Arbeiten mit großem Kräfteaufwand begonnen (Cod. Theod. X 231).

War Seleukeias Hafen die letzte große, techniche Leistung des Altertums nach der Seite der Konstruktion durch künstliche Erdarbeiten, so nehmen die spätantiken Anlagen von Alexandrien die entsprechende Stellung ein als dem Meer durch schützende Steinwerke abgewonnene Häfen. Denn von solchen als einer Mehrzahl kann man nur angesichts der gewaltigen Dämme und Quais am Nordteil der Insel Pharos sprechen, die neuerdings durch Sondierungen auf dem Meeresgrund festgestellt worden sind [3]). Mächtige, mehrere Kilometer lange Wellenbrecher frei vor dem Ufer liegend und anscheinend durch zahlreiche Durchfahrten getrennt, bilden hier mit dem von Natur reich gegliederten und vielfach durch Quais ausgebauten Nordstrand der Insel eine Reihe von einzelnen Hafenbecken, die miteinander in Verbindung stehen. Diese Wellenbrecher, die letzten und großartigsten Nachkommen der künstlichen Inseln der frühen Kaiserzeit, sind jedenfalls die uns im späten Altertum gelegentlich genannten Vorwerke vor der Insel Pharos [4]). Wann sie geschaffen worden sind, ist nicht zu sagen. Daß sie aber der spätantiken Zeit angehören, ist der allgemeinen Entwicklung der Stadt mit Sicherheit zu entnehmen [5]). Die durch das Heptastadion hervorgerufene Versandung (s. o. S 162) muß schon im ausgehenden Altertum ziemlich weit vorgeschritten gewesen sein. Und das Schwergewicht der Stadt hatte

[1]) Aus großen verklammerten Blöcken, etwa 10 m breit, eine noch 100 m lang erhalten Chapot 205 ff.

[2]) Nach Wulzingers Mitteilung.

[3]) S. o. S. 10 mit Anm. 4 u. 5.

[4]) S. die Belege bei Thiersch, Pharos S. 13, vgl. auch S. 134.

[5]) Die Tatsache, daß die Sondierungen anscheinend eine horizontale Abgleichung der jetzt unter Wasser liegenden Oberfläche der erhaltenen Reste ergeben haben, ist für die Konstatierung der Senkung des Meeresbodens und damit als Anhaltspunkt für die Datierung nicht verwertbar. Solche horizontale Abgleichung eines unteren Molenteils, auf den dann gewissermaßen eine obere Stufe gesetzt wurde, hat aus nicht näher bekannten technischen Gründen auch in Terracina (s. o. S. 206) stattgefunden.

sich schon damals stark nach der Pharosinsel verschoben[1]. Da hat man denn den Plan gefaßt, hier vor dem exponierten Strande diese riesigen Anlagen zu schaffen, ein Werk, das durch seine technische Kühnheit alle anderen übertroffen haben muß.

Mit diesen Leistungen einer immer noch sehr hohen Zivilisation schließt die lange Reihe der antiken Hafenanlagen, die wir aus den urtümlichen Anfängen in ihrer Entwicklung zu den als städtischen Plätzen empfundenen klassischen Anlagen, darüber hinaus zu den architektonischen Schmuckplätzen und den großartigen Zweckbauten des Hellenismus und, in gesteigerten Dimensionen sowie wachsender Loslösung von den Naturgegebenheiten der Lage, zu den imponierenden Werken der Kaiserzeit verfolgt haben. Das Ende ist das Siegen des bloßen Zweckmäßigkeitsgedankens, dem freilich nun ganz andere technische Mittel zur Verfügung stehen als am Anfang. Nicht mehr als nur das Gerippe vermochten wir in den meisten Fällen mit größerer oder geringerer Klarheit zu erkennen. Gern möchte man sich von der bildenden Kunst lebendige Illustrationen dazu suchen. Doch fehlt es für die älteren Perioden ganz daran und auch, was die Spätzeit bringt, ist allzu weniges.

IX.

Die bildlichen Darstellungen.

Was von Darstellungen antiker Häfen in der Malerei und Reliefplastik auf uns gekommen ist, teilt sich in wenige Gesamtkomplexe, die nur den ausgehenden Hellenismus und die Kaiserzeit umfassen[2]. An der Spitze steht die Wandmalerei namentlich Kampaniens. Sie hat durch Rostowzew[3] eine ausgezeichnete Analyse ihrer architektonischen Bestandteile erfahren. Und das Resultat seiner Untersuchung, die Scheidung einer hellenisierenden Sakrallandschaft und einer römischen Villenlandschaft, muß für alle Forschungen auf diesem Gebiete die Grundlage bilden. Was unser Thema betrifft, so liegt in diesen Bezeichnungen schon die Beschränkung beschlossen, mit der man von vornherein zu rechnen hat: Die zugrundeliegenden Motive, soweit überhaupt faßbare Wirklichkeiten wiedergegeben werden, können nur gewisse Widerspiegelungen der großen Architektur

---

[1]) S. Wachsmuth, Rhein. Mus. 1887 464.

[2]) Ueber den auf dem Heraklesschild (Scut. 207 ff.) dargestellten „Hafen" s. Studniczka, Serta Harteliana 1896, 69 ff.

[3]) Röm. Mitt. 1911. S. 1 ff.

enthalten. Die Architekturelemente, die in eine romantisierende Landschaft verwoben sind, haben natürlich — gerade das hat Rostowzew zur Evidenz gebracht — durchaus der Wirklichkeit entnommene Vorbilder. Aber ebensowenig, wie bei den Gesamtbildern kann bei diesen Einzelelementen von bestimmten einzelnen, lokalisierbaren Motiven die Rede sein. Vielmehr handelt es sich bei beiden Gruppen um die jedesmal neu erfundene Zusammenstellung typischer Landschafts- und Architekturerscheinungen, deren Hauptreiz offenbar in dieser immer wieder variierten Synthese besteht. Während die Sakrallandschaften zumindest starke Anklänge an Vorstellungskreise des östlichen Mittelmeerbeckens zeigen, stellt die Villenmalerei ein italisches Gebilde dar. Zwischen beiden Gruppen vermitteln eine Reihe von Mischprodukten.

Bei den Darstellungen der Sakrallandschaften handelt es sich nicht um eigentliche Häfen, sondern meist um kleine Meeresbuchten, an deren Ufern sakrale Gebäude und Anlagen vorhanden sind und die hin und wieder durch Molen geschützt sind, sowie Landungsstellen und Quais enthalten. Derlei kleine geheiligte Meeresbuchten gab es vielerorten [1]). Einer der abschließenden Landvorsprünge ist bisweilen bollwerksartig ausgebaut (Rostowzew Taf. IV, 2, vgl. Ippel, Der dritte pompejanische Stil, 1910, S. 42). Vom Ansatzpunkt dieses Bollwerks führt eine bogenförmige Brücke zu einem Komplex von Sakralgebäuden, von denen aus eine Terrasse ins Wasser vorspringt, auf welcher Fischer sitzen und auf die ein Schiff zufährt. Ein Torbau verbindet die Gebäude mit dieser Skala. Auf einem Felsvorsprung steht eine Poseidonstatue. Ganz ähnlich ist eine Bucht auf einem allerdings unsicher überlieferten Bilde aus dem Liviahause (Rostowzew Taf. III e). Auch hier ist die eine Landspitze (links) als massives Bollwerk ausgebaut und auf der gegenüber liegenden Landzunge steht ebenfalls eine Götterstatue, diesmal auf hohem Postament.

Während die beiden vorgenannten Gemälde dem zweiten Stile angehören, findet sich auf einem des dritten Stiles eine wesentlich reichere Ausgestaltung (Rostowzew Abb. 19). Die Bucht, in die im Vordergrunde ein Bach mündet, ist wieder auf der einen Seite durch eine natürliche Felsspitze mit Statue auf hoher Basis, auf der anderen (Hintergrund rechts) anscheinend durch eine lange massive Mole geschützt. Endlich gehört hierher auch ein Bild aus dem Kolumbarium der Villa Pamphili (Röm. Mitt. VIII, 122). Hier steht auf der einen Landzunge ein Sakralbau, während die andere wieder bollwerksartig ausgebaut zu sein scheint. Eine Statue an der Einfahrt ist ganz typisch. Eine ganz ähnliche, als Quaiterasse herausgebaute Skala, wie die zuerst genannte (Rostowzew Taf. IV, 2), begegnet auf einem

---

[1]) Als ein besonders bezeichnendes Beispiel sei der kleine Sakralhafen von Nymphaion am Cap Maleas genannt (Paus. III, 23, 2; Boblaye, Recherches 99; Curtius, Pelop. II, 297; Frazer zu Paus. a. a. O.). Eine kleine Süßwasserquelle hatte der Bucht den Namen und die Weihe gegeben. Auch eine Poseidonstatue stand dort. S. a. o. S. 15 ff.

Stuckrelief der gleichen Zeit und Provenienz (Rostowzew Abb. 11)[1]), nur daß sie hier am Flußufer liegt, wozu die ähnliche in Rom selbst erhaltene Anlage (Richter, Topographie der Stadt Rom, 1901, fig. 21 S. 201. Lanciani, Ruins and excavations of ancient Rome, 1897, 526) zu vergleichen ist. An den beiden Vorderecken stehen auf dem Relief Hermen.

Gegenüber diesen unbedeutenden Miniaturzügen der Sakralbilder stehen die in viel größerer Zahl wegen ihrer Beliebtheit im vierten Stil erhaltenen Villenlandschaften[2]). Wenn es sich auch hier ebensowenig um eigentliche Hafenanlagen größeren Stiles handeln kann, so besteht doch gegenüber jenen ein wesentlicher Unterschied darin, daß die Kunstbauten, die sich dort als bescheidene Einzelelemente einfügten, hier die Landschaft überwuchern. Die römische Villenarchitektur zeigt ja überhaupt stark barocke Züge namentlich in ihrer Tendenz, die Natur ornamental zu meistern. Künstliche Terassen, große Wasseranlagen und darin angelegte künstliche Inseln geben hier vielfach den „natürlichen“ Rahmen der Architektur ab. Wo natürliches Wasser, Meer oder Seen vorhanden waren, wurden die Ufer zurecht geschnitten und mit den Bauten in eine so enge Planverbindung gebracht, daß es bisweilen unmöglich ist, zu sagen, ob eine künstliche Piscina oder eine mit künstlichen Uferrändern gefaßte, natürliche Wasserfläche gemeint ist[3]). Meist stehen die Gebäude auf von Rostowzew treffend als „basis villae“ bezeichneten Terrassen. Sie richten sich in ihren Formen nach den Konturen der Gebäudegrundrisse, die sie mit Vor- und Rücksprüngen begleiten oder denen sie doch mit solchen an besonders markanten Stellen sekundieren. Da meist bei den am Meer gelegenen Villen die Terrassen sich unmittelbar aus dem Meer erheben[4]), und auf diese Weise mindestens an einer Front einen Quai bilden, so entstehen ganz verschieden geformte Quaianlagen. Häufig begegnet eine halbkreisförmige Einbuchtung des Quais, wenn die Villenfassade ganz oder zum Teil durch eine halbrund zum Meer geöffnete Porticus gebildet wird (Rostowzew Abb. 42). Für solche großen Uferterrassierungen, deren Form wesentlich durch die darauf gelegenen Gebäude bestimmt wird, haben wir ein großartiges Beispiel in den die Bucht von Val Catena in Istrien

---

[1]) S. a. Cagnat-Chapot, Manuel de l'archéol. romaine 1916, 702.

[2]) Rostowzew, Arch. Jahrb. 1904, 103ff.; Röm. Mitt. 1911, 72ff.; Ausgezeichnete Beobachtungen über die architektonischen Grundformen enthält das Buch von Swoboda, Römische und romanische Paläste, Wien 1919 im ersten Kapitel.

[3]) So ist Rostowzew Annahme (Arch. Jahrb. 1904, 106), daß auf dem einen Bilde aus dem Hause des Fronto wegen der regelmäßigen Uferlinie eine Piscina dargestellt sein müsse, unbeweisbar. Auf dem Bilde Mus. 9511 (Rostowzew Taf. VII, 1) ist doch ebensoviel am Ufer künstlich geschnitten und hier handelt es sich zweifellos um das Meer.

[4]) Eine Ausnahme bildet Gell-Gandy, Pompeiana Taf. 60. Aber hier tritt offensichtlich der Strand nur infolge besonders niedrigen Wasserstandes hervor. Das beweisen die Kloackenmündungen, die hier sichtbar sind.

umsäumenden riesigen Quaianlagen[1]). Auch dort kommt gelegentlich ein konkaves Halbrund vor, und in der Malerei noch öfter (z. B. Pitt. d. Erc. II. 137 b). Ein besonders gefälliges Beispiel einer solchen Anlage voll barocken Schwungs bietet das Bild Mus. 9511 (Rostowzew Taf. VII, 1. Swoboda a. a. O. Taf. III, 2). Der hier in der Mitte halbrund zurückspringende Quai ist mit Bögen abgefaßt. Zu beiden Seiten des Halbrunds ist je eine kurze, aber ziemlich breite, massive Mole vorgebaut. Ein Geländer wohl aus Holz schließt den Rand ab. Diese Molen haben als eigentliche Landeplätze gedient, wie das Durchlaufen des Geländers rings am Quai zeigt. Ein ähnliche Mole auf einem anderen Bild (Gell-Gandy, Pompeiana, 1817, pl. 60) ist deutlich durch eine Passage im Geländer an ihrem Ansatz als Scala gekennzeichnet. Ungleich häufiger als der halbkreisförmige begegnet der in Winkeln ein- und ausspringende Quai, so bei Rostowzew, Arch. Jahrb. 1904 Taf. V, 2. Hier tritt ein neues Element auf. Der ganze Quairand ist mit Hermen und Statuen besetzt. Die Hermen stehen anscheinend in gleichen Abständen. Sie sind eng mit der Quaiarchitektur verwachsen, wie wir sie ja auch bereits so in der Sakrallandschaft antrafen. Die Statuen stehen unregelmäßig dazwischen und sind ohne Basen ins Pflaster eingelassen. Ganz ähnlich ist das Ufer wieder mit Hermen in gleichen Abständen auf einem Bild desselben Hauses (Rostowzew, Jahrb. Taf. VI, 2) besetzt, wo eine komplizierte Anlage mit rechtwinkligen Vor- und Rücksprüngen dargestellt ist. Auf dem dritten Bild gleicher Herkunft fehlen die Hermen, dafür aber stehen wieder die unregelmäßig verteilten Statuen ohne Basis da. Gleichfalls mit Statuen, die aber hier auf Postamenten stehen, ist der Rand eines Bogenquais auf einem Bild aus Stabiae (Rostowzew Taf. VIII, 1) besetzt. Ein besonders hübsches Beispiel eines vielgestaltigen Villenquais bietet ein weiteres Gemälde (Rostowzew Taf. VIII, 2), wo wieder ein mehrmals gebrochener Bogenquai zugrundeliegt. Und ein solcher scheint auch auf dem wohl recht ungenau reproduzierten Bild Pitt. d. Erc. I, 1 gemeint zu sein. Ein anderes Mal sind umlaufende Portiken vom Wasser aus auf Stufenreihen zugänglich (Woermann, Die Landschaft in der Kunst der alten Völker, 1876, Taf. IX). Hier stehen die Statuen in den Interkolumnien der Halle.

Was die einzelnen Elemente betrifft, so braucht die Villenterrasse, die ja meist mit dem massiven Quai zusammenfällt, nicht römischen Ursprungs zu sein[2]). Aber ihre Ausgestaltung ist in vielfachen Variationen so eng mit den römischen Villenanlagen verknüpft, daß

---

[1]) S. Oest. Jahrb. Beih. V ff. Zuletzt 1915, 99 ff. Hier sind die Uferränder durch wirkliche Quais aus Quaderwerk abgefaßt, deren Breite zwischen 10 u. 20 m schwankt und hinter denen sich erst die Villenterassen erheben. So bilden die Ränder dieser und der Quais zwei parallele Umsäumungen des vorderen Gebäudekonturs. Vgl. auch Swoboda S. 49.

[2]) Rostowzew S. 98 mit Anm. 1. Delbrück (Die drei Tempel am Forum Holitorium, 1903, S. 35) hat mit Recht betont, daß der Podiumtempel etwas Italisches ist. Aber das Tempelpodium ist doch noch etwas anders als die Gebäudeterrasse, auf der häufig ganze Komplexe stehen. Solche finden sich auch schon auf den Sakrallandschaften.

sie uns nicht gestattet irgend welche Schlüsse auf Anlagen größeren Stiles zu machen. Der Bogenquai ist dagegen ein charakteristisch kaiserzeitliches Gebilde (s. o. S. 168ff). Sein wiederholtes Vorkommen gerade in der kampanischen Wandmalerei ist bezeichnend. Außerhalb Kampaniens ist er monumental garnicht und in Darstellungen nur vereinzelt nachweisbar[1]). Die Statuen und Hermen am Quai mögen wirklich ein Reflex städtischer Anlagen sein[2]). Aber die Art der Aufstellung ohne Basen erinnert doch mehr an parkartige Dekorationen. Und zu solchem Charakter stimmt auch die Anbringung von Geländern am Ufer, ebenso wie die Landungstreppen, die sich bei der im Verhältnis zu den Booten beträchtlichen Quaihöhe (Arch. Jahrb. 1904 Taf. V 2; VI 1 u. 2) von selbst verstehen[3]).

Eine besondere Art der Terrassierung zeigt das schöne Bild Pitt. d. Erc. II Taf. 53 u. (Swoboda Abb. 23). Im Mittelgrund erscheint dort eine Terrasse, die anscheinend eine Art Brücke zwischen dem hinten gelegenen Land und der Insel vorn bildet. Auf dem hinteren horizontalen Teil derselben steht ein Wohn- oder Wirtschaftsgebäude, während der vordere nach vorn zu geneigt ist und eine Art schiefe Ebene bildet. An der Seite wird eine weite Bogenöffnung sichtbar. Ganz ähnlich findet sich ein großer Bogendurchlaß unter einer Terrasse, auf der eine Porticus steht, auf dem Bilde Pitt. d. Erc. I, 49 b. Und wieder fällt sie nach links in einer schiefen Ebene ab. An den Ecken der oberen horizontalen Fläche erheben sich zwei turmähnliche Pfeiler. Hier liegt eine Mischung zwischen der basis villae und einer Art Bogenmole vor. Letztere ist ganz deutlich auf einem der Naumachiebilder aus dem Isistempel (Niccolini Taf. 81, Isistempel nr. IV, Helbig 1576). Hier hat die dargestellte Mole ganz ähnlich wie jene letztgenannte Terrasse zwei Türme, die die Vorderseite einrahmen. Der Molo selbst ist etwas nach vorne geneigt, was aber auf Rechnung der Perspektive kommen mag. An der Front zwischen den Türmen ist eine von links nach rechts schräg herabführende Rampe angegeben. Darunter öffnet sich wieder ein Bogen und ein zweiter, dessen Achse senkrecht zur Molenlänge verläuft, an der Seite. Die Mole ruht hier also offenbar auf vier Pfeilern, die durch zwei senkrecht zu einander verlaufende Tonnengewölbe überspannt sind. Es ist, als ob man hier das Eindringen des Wölbebaues in die Konstruktion von Quais und Molen an verschiedenen Experimenten beobachten könnte.

Dies Naumachiebild führt aber bereits über die Villenlandschaften hinaus. Ehe wir uns mit ihm den Darstellungen von Seehäfen größeren Stiles zuwenden, muß noch von einer anderen Gruppe die Rede sein. Rostowzew hat bereits auf die Vermischung von

---

[1]) Auf dem barberinischen Mosaik (Marrucchi, Bull. commun. 1904, 250ff., Rostowzew Abb. 34), wenn hier nicht ein Holzbollwerk gemeint ist.

[2]) Rostowzew, Arch. Jahrb. 1904, 124.

[3]) Wo die Terrasse nicht unmittelbar aus dem Wasser aufsteigt, führen Treppen von ihr ans Ufer herab. Pitt. d. Erc. II, Taf. 53 u. Swoboda Abb. 23.

Sakral- unb Villenlandschaften aufmerksam gemacht[1]), die namentlich im vierten Stil häufig auftritt. Wir sahen auch in den Elementen der Hafenarchitektur und -dekoration sich beide Gruppen deutlich von einander scheiden. Aber auch hier fehlt es nicht an Mischtypen. So gehört die Anlage im Vordergrund des Bildes Pitt. d. Erc. II Taf. 51 der Sakrallandschaft an. Links steht auf einer vorspringenden Landzunge eine Statue, dahinter liegt ein Sakralbau. Auf der anderen Seite (im Bilde dahinter) wird die Bucht durch einen oben und unten profilierten Molo, der an den Ecken anscheinend noch durch Pilaster geschmückt ist — ein Verfahren, für das in den Ruinen jeder Beleg fehlt — begrenzt. An der Vorderseite erhebt sich ein durch eine geböschte Verstrebung verstärkter Pfeiler mit einem Hippokampen darauf. Entstammen hier alle Elemente dem Vorrat der Sakrallandschaften, so erscheint im Hintergrund ein Ufergelände mit verschiedenartigen Gebäuden der Villenarchitektur. Dieser Unterschied wird noch besonders unterstrichen durch die Tatsache, daß zwar beide Teile in sich richtig perspektivisch gesehen sind, aber gesonderte Bildfelder mit verschiedenen Horizonten darstellen.

Dies Auseinanderfallen der Perspektive ist bei einem anderen Bilde bereits von Woermann beobachtet worden (a. a. O. Taf. IV. Pitt. d. Erc. VI, Taf. 51). Auch dieses gehört der Mischklasse an. Wieder finden sich die sakralen Typen im Vordergrund. Nur hat der Maler in diesem Fall versucht die beiden verschiedenen Bildfelder wenigstens in Kontakt zu setzen. Die Verbindung der beiden Horizonte, der merkwürdigen Anlage im Hintergrund und des Pfeilers vorn, bildet gewissermaßen die Gebäudegruppe rechts. Es liegt hier und bei den folgenden Bildern bereits eine so starke Vermischung verschiedener Elemente vor, daß ein heilloses Durcheinander mehrerer Perspektiven entsteht. Was das Gegenständliche betrifft, so ist eine sichere Deutung nach den Zeichnungen der Pitture nicht möglich. Es handelt sich vielleicht auch hier um eine überschwemmte Landschaft, deren wir mehrere aus verschiedenen Epochen kennen[2]). Die Hallenfluchten mit pavillonartigem Aufbau sind ja typisch für die Villenarchitektur und auch quadratische Türme an den Ecken kommen dort vor (Arch. Jahrb. 1904, 124ff. Swoboda S. 78). Von eigentlichen Hafenanlagen ist also kaum zu reden. Ebenso offenbar ist die perspektivische Diskrepanz bei dem Gegenstück zu diesem Bilde (Pitt. a. a. O., Woermann a. a. O., Günther, Pausilypon, 1913 S. 190 fig. 119). Hier fällt das dreieckige Monument im Vordergrunde, das der Sakrallandschaft angehört, aus dem Bilde heraus. Es steht auf einer basis villae mit Bogenquai, die sich ihrerseits richtig in das Gesamtbild einfügt[3]). Sie wird hinten durch eine Mauer abgeschlossen,

[1]) S. 83, 93, 151.

[2]) Rostowzew Abb. 5 S. 26 u. 152.

[3]) Solches Hereinstellen einzelner Sakralelemente in die Villenlandschaft, wo sie dann sofort durch unmögliche Perspektive und Größenverhältnisse auffallen, kommt öfter vor. So z. B. auf der oben besprochenen Villenlandschaft Rostowzew Taf. VIII, 1, wo die Pfeiler links uud rechts sofort als nicht zugehörig erkennbar sind. Das findet beim Gebrauch von Musterbüchern seine Erklärung.

die sich nach links durchs Wasser fortsetzt, und durch eine überwölbte Passage für Boote durchbrochen ist. Die Porticusanlagen im Hintergrund weiß ich nicht anders zu erklären wie auf dem vorigen Bild.

Die ganze Betrachtung dieser Bilder konnte sich immer nur an einzelne Elemente halten. Eine Hafenanlage größeren Stils gibt gibt unter ihnen das Bild mit der Naumachie aus dem Isistempel wieder. Der dort dargestellte Bogenmolo hat an den seitlichen Rändern eine Reihe von zinnenartigen Aufsätzen. Sie kehren in gleicher Art mehrmals wieder, auf den Glasgefäßen an der Mole von Puteoli (s. u.) und auf einem schönen Mosaik im Konservatorenpalast, das einen langen Bogenmolo mit einem Leuchtturm am Ende darstellt[1]. Ob die Erklärung, daß sie zum Anbinden der Schiffstaue gedient hätten[2], das Richtige trifft, ist angesichts der Tatsache, daß sowohl die Mole von Puteoli (s. o. S. 165) wie die des Naumachiebildes dazu zu hoch erscheinen, wie ja auch erstere andersartige Vorrichtungen dazu hatte, sehr fraglich. Die einzelnen Gebäude im Hintergrunde des Bildes zu deuten, erscheint unmöglich.

Klarere Gesamtanschauung gibt ein Gemälde aus der Casa della fontana piccola (Rostowzew Taf. IX)[3]. Auch hier könnte man zunächst zweifeln, ob nicht ein Villenkomplex gemeint ist[4]. Doch kann angesichts der mit Türmen bewehrten Stadtmauer rechts kein Zweifel darüber herrschen, daß die Anlage städtischen Charakter hat und die Villa links vorn eine villa suburbana darstellt. Vor der Einfahrt zur Bucht liegt eine kleine Insel, die mit einer Landzunge durch eine Brücke verbunden ist. Auf der anderen Seite endigt die Stadtmauer an der Einfahrt in einem runden Turm nachdem sie auf einer Mole zu einer kleinen Klippe gelaufen ist. Bei einem zweiten Turm ganz rechts biegt sie um und verläuft im Hintergrund. An ihrer Innenseite läuft eine bogenförmig die Hälfte des Hafens umsäumende Porticus. Das Gebäude im Hafen mit Rostowzew als eine Villa zu deuten, geht nicht an. Dazu passen die großen Fenster im Untergeschoß nicht. Es wird sich um einen praktischen Zwecken dienenden Bau von städtischem Charakter handeln. Links liegen ansehnliche Villenanlagen und ein Tempel. Auf der Insel in der Mitte erhebt sich ein stattlicher Rundbau[5]. Auch er hat zweifellos sakralen Charakter. Das Gesamtbild mit dem Turm rechts von der Einfahrt, der Stadt im Grunde und den Villen links wirkt wie ein provinzieller Abglanz des Eindruckes von Alexandrien. Sicherlich ist hier hellenistische Tradition lebendig.

Dagegen geben zwei einander sehr ähnliche Wandgemälde unmittelbar den Eindruck einer kaiserzeitlichen Hafenstadt größeren Stils

---

[1]) Thiersch, Pharos Abb. 11a.
[2]) Ebd. S. 15, s. o. S. 134 Anm. 1.
[3]) S. a. Fazio, Intorno usw. 190ff., der in der Porticus eine Bogenmole findet.
[4]) Rostowzew S. 94.
[5]) Er kann nicht mit Thiersch (Pharos S. 22) als Leuchtturm angesprochen werden, denn er ist ein geläufiges Element der Sakrallandschaften. S. Rostowzew S. 134.

wieder. Von ihnen aus führt auch eine Brücke zu anderen Denkmälern. Auf dem einen (Pitt. d. Erc. III 47) ist eine von massiven Quais, Hallen und verschiedenen Gebäuden eingefaßte Bucht dargestellt, die auf der einen Seite durch eine imposante Bogenmole geschützt wird. Unter den Bögen fahren Boote hindurch. Zum Anlegen kann die Mole auch hier ihrer Höhe wegen nicht dienen. Ihre Oberfläche ist rings von einer Ballustrade eingefaßt, die auf beiden Langseiten mit aufgereihten Statuen dekoriert ist. Am Ende stehen dicht hintereinander zwei gleichartige Triumphtore. Vom Lande aus ist die Mole durch einen besonderen Torbau, vielleicht eine Art Janus zugänglich.

Viel großartiger ist die Gesamterscheinung der Hafenstadt auf einem vielbesprochenen Bilde aus Gragnano (Abb. 11 nach Pitt. d. Erc. II



Abb. 11.

Taf. 56, o.). Hier ist eine tiefe Bucht dargestellt, die auf der einen Seite von einer vorspringenden Landzunge mit basilikaartigem Gebäude darauf umschlossen wird, während auf der anderen Seite ein großer Bogenmolo vorgebaut ist[1]). Wie auf dem vorgenannten Bilde die Ballustrade, so faßt ihn hier ein Holzgeländer ein. Ein Triumphbogen schmückt auch ihn. Rechts steigt von seinem Ansatz die Stadtmauer in Absätzen, ansteigendem Gelände folgend, empor und verläuft dann hinter den Gebäuden der Stadt. Vorn liegt außerhalb des Bogenmolos eine kleine Bucht mit Booten darin, während größere Segelschiffe im Hafen liegen. Der Uferrand, der anscheinend nicht durch Quais ausgebaut wurde, ist mit Statuen auf hohen Säulen geziert[2]). Eine Anlegebrücke, von einem besonderen Tor zugänglich, liegt im Grunde

---

[1]) Nach Fazio, Intorno usw S. 188 beruht der ruinöse Eindruck seines Vorderendes auf Zerstörung des Bildes.

[2]) Vgl. über diese Art Monumente Plin. N. H. XXXIV, 27. dazu Curtis in Supplementary Papers Am. sc. Rome II, 1908, 26 ff.

des Hafens. Auf der die kleine Bucht vorn abschließenden Felsspitze steht ein Turm, vielleicht ein Leuchtturm. Das Bild ist neuerdings in ganz phantastischer Weise als Darstellung des ganzen Golfes von Puteoli gedeutet worden[1]). Davon kann natürlich keine Rede sein, da offenbar nur eine einzige, ummauerte Stadt dargestellt ist. Diese aber zu identifizieren erscheint einstweilen unmöglich. An Puteoli zu denken verbietet schon die starke Küstengliederung. Es muß überhaupt gefragt werden, ob nicht in diesen Städteveduten, ebenso wie in den Sakral- und Villenlandschaften, dieser Anspruch das dargestellte Objekt in der Wirklichkeit wieder zu finden ungerechtfertigt ist. Gewiß, alle Einzelzüge sind lebendigster Realität entnommen, und eine sozusagen potentielle Wirklichkeit eignet auch der Gesamterscheinung. Und doch liegt hier wie dort vielleicht der Hauptreiz der Bilder in der frei erfundenen Synthese.

Dagegen ist die Darstellung eines anderen Bildes zweifellos porträthaft. Es ist das in einer Titelvignette von Bartoli erhaltene, sonst verschollene Gemälde, das ungleich späterer Zeit, etwa dem dritten oder vierten nachchristlichen Jahrhundert angehört haben muß. Die Identifizierung der Stadt ist vielfach versucht worden, aber nicht gelungen[2]). Gegenüber der Deutung auf Puteoli hat Hülsen der Ansicht der Entdecker, daß ein Teil von Rom dargestellt sei, von Neuem Geltung zu verschaffen gesucht. Das Gemälde ist darum von ganz besonderem Interesse, trotz seines geringen künstlerischen Wertes, weil die einzelnen Gebäude inschriftlich bezeichnet sind. Könnten wir es bestimmt identifizieren, so würde es eine ganz unschätzbare topographische Quelle bilden. Jedoch sind die gegen Hülsen vorgebrachten Einwendungen, daß das Bild nicht zu der uns wohlbekannten Topographie der Umgebung der Bocca delle Verità passe, nicht zu entkräften. Und ebensowenig paßt die Insel in der Art, wie sie dort wiedergegeben ist, an den Tiberstrand, wohin auch keine solche monumentale Seemole gehört. Aber auch Puteoli ist ausgeschlossen, weil die Insel niemals mit der künstlichen Insel des Pausanias (s. o. S. 189) etwas zu tun haben kann. Sie ist offenbar ein ganz unregelmäßiges Naturgebilde mit einem großen Gebäudekomplex darauf[3]). Da auch hier ein Stadtganzes dargestellt ist, kann ebensowenig wie beim Bilde von Gragnano an einen ganzen Küstenstrich

---

[1]) Dubois, Pouzzuoles antiques, 1907. Pausilypon kann auch nicht gemeint sein, wie Günther (Pausilypon, Oxford 1913, 166 mit Abb. nach den Pitt.) meint, da P. keine Stadt gewesen ist und eine solche auf unserem Bilde dargestellt wird.

[2]) Hülsen, Röm. Mitt. XI 213; Beloch, Campanien 2. Aufl. 1890 S. 125. Wiegand, XX. Suppl. Jahrb. f. Philol. S. 698ff. Dubois a. a. O.

[3]) Günther, Geogr. Journ. 1903, XXII, 270ff. hält eine Klippe 13 Fuß unter Wasser innerhalb des 4.—8. Pfeilers für den Rest der Insel des Pausanias, die auch auf dem Bilde dargestellt sei. Da aber dort die Insel vor dem letzten von 8 Molenpfeilern dargestellt ist, nimmt er an, daß die anderen 7 Pfeiler der Mole von Puteoli erst später gebaut seien. Aber erstens ist eine solche Annahme schon wegen der Bauweise der Mole, deren vordere Teile dann aus dem 4. Jahrhundert stammen müßten, ganz unmöglich (s. o. S. 166). Puteoli hatte überhaupt damals nicht mehr so viel Bedeutung, daß so etwas denkbar wäre. Außerdem liegt die Insel des Bildes eher in erheblicher Entfernung von der Mole.

gedacht werden[1]). Auf dem Bilde findet sich ein großer Bogenmolo, dessen Oberfläche durch Schranken vom Lande getrennt und rings von einer Ballustrade eingefaßt ist. Wieder ist es ein Promenadenmolo, viel zu hoch zum Anlegen und mit zwei Triumphtoren, Statuen auf Säulen und Reiterstandbildern auf syzygienartigen Postamenten dekoriert. Dubois hat gemeint auf Grund der Tatsache, daß — bei sonst völlig anderer Gestalt von Mole und Tor — auf einem der Bögen sowohl auf dem Bild von Gragnano wie auf der Bartolischen Zeichnung eine Tritonengruppe angegeben ist, beide auf dasselbe Objekt beziehen zu dürfen. Doch da solche Plastiken zum gewohnten Apparat der Hafendekoration gehören (s. o. S. 222), geht das nicht an. Im Grunde stützt sich denn auch die ganze Identifizierung des Bildes mit Puteoli auf kein anderes Argument. Den Molo von Puteoli kennen wir nämlich aus zwei spätantiken Glasgefäßen, die, als Reiseandenken mitgenonmmen, das eine in Piombino, das andere in Odameira in Portugal aufgefunden worden sind[2]). Ein drittes Gefäß mit der Aufschrift Bajae gibt einen sicheren Anhaltspunkt[3]). Da die Gebäude sich dann rechts davon hinziehen, die auf dem einen der anderen Gläser links von einer Bogenmole erscheinen, so muß diese nach Puteoli gehören. Dazu kommen die aus Puteoli und nur von dort bekannten Bezeichnungen „pilae" für Mole und „ripa" für Quai[4]), die diese Beziehung ganz zweifelsfrei machen. Endlich passen dazu auch die sonst dargestellten Gebäude. Auf der Mole von Puteoli stand nach Ausweis dieser Glasgefäße auch ein Doppelbogen mit einer Hippokampenquadriga darauf. Und dieser Gruppe zuliebe wird dann auch das von Bartoli wiedergegebene Bild auf Puteoli bezogen! Demgegenüber steht neben den schon genannten Abweichungen des Bartolischen Bildes von der Situation von Puteoli die Tatsache, daß das zweite Doppeltor des Freskos auf den Glasgefäßen, die eher jünger sind als es, fehlt und dafür deutlich auf

---

[1]) Beloch a. a. O.; auch die von Lanciani (Annali 1868, 176 u. 192) geäußerte Vermutung, daß der Portus dargestellt sei, ist unhaltbar. Denn der Einwand, daß — abgesehen von allem übrigen — auf dem Bilde nur eine gradlinige Mole da ist, kann angesichts der Analogie gleichartiger Anlagen in Puteoli selbst und auf den Bildern von Herculaneum und Gragnano nicht widerlegt werden durch die Annahme, daß das Bild unvollständig sei, oder gar durch Heranziehung der Vignette Portus der Tabula Peutingeriana, deren Ungenauigkeit eben durch die Ruinen zu berichtigen ist. Während aber dort eine Art abgekürzte Formulierung vorliegt (s. u.), hat das Bild offenbar das Bestreben nach möglichster Deutlichkeit in den Einzelheiten. Und daß die große Insel mit dem Wellenbrecher identisch sei, kann nicht zugegeben werden. Auf ihr steht kein Turm, sondern Gebäude. Die durch derartige Argumente wiederbelebte Identifizierung der dargestellten Stadt mit Portus (Carcopino, Mél. éc. fr. 1910, 425 Anm. 1) zeigt nur, daß wir einstweilen nicht weiter kommen.

[2]) De Rossi, Bull. Nap. 1835, 133ff.; Arch. Ztg. XXVI, 2ff.; Beloch a. a. O.; Wiegand a. a. O.; Dubois a. a. O. Die Beliebtheit solcher Reiseandenken, die ebenso unerfreulich wie moderne sind, zeigt ein weiteres, in Ostia zutage gekommenes Bruchstück. Not. sc. 1909, 209 Abb. 5.

[3]) Natürlich ist die Abteilung bei de Rossi falsch. Bajae gehört neben Pharos (Beloch a. a. O.) und steht in irgendeiner Beziehung zu der Frauenfigur.

[4]) Sen. ep. 77 u. CIL. X, 1641; s. o. S. 170 Anm. 3.

beiden eine Art Janus am Anfang der Mole dargestellt ist. Das Bartolische Gemälde auf Puteoli zu beziehen ist nach alledem ganz unmöglich. Während aber bei den beiden vorher besprochenen Bildern sehr wohl Puteoli mit seiner Bogenmole die Anregung zur Komposition gegeben haben kann, muß hier ein bestimmter ähnlich ausgebauter Ort, den wir einstweilen noch nicht feststellen können, gemeint sein.

Für die räumliche und zeitliche Verbreitung der Bogenmolen ist damit nichts gewonnen (s. o. S. 168). Eine solche hat man noch auf einer Lampe dargestellt finden wollen[1]). Offenbar ist in den Gebäudetypen des Hintergrundes ein Anklang an Alexandrien. Daß diese Beziehung aber nicht allzu ernst zu nehmen ist, zeigt eine sehr ähnliche Darstellung auf einer Lampe im Museum von Karthago[2]). Hier wie dort läuft über das vor der Stadtvignette im Vordergrund dargestellte Wasser eine Bogenreihe, an deren Ende links ein Triumphtor steht und auf der ein eseltreibender Mann dargestellt ist. Die Stadtvignette im Hintergrund sieht ganz anders auf beiden Stücken aus und es ist ganz klar, daß beide Male der Lampenschneider das Allgemeinbild einer Mustervorlage entnommen und eine lokal gefärbte Stadtvignette eingefügt hat. Ob eines der beiden Stücke den „Archetypus" gibt oder ob dieser uns nicht erhalten ist, ist nicht zu entscheiden. Was aber die Bogenreihe im Vordergrund betrifft, so kann sie bei dieser Lage der Dinge, selbst wenn mit der Stadt im Hintergrunde des erstgenannten Stückes Alexandrien gemeint sein sollte, nicht einfach auch darauf bezogen werden[3]). Diese vermeintliche Mole im Vordergrund ist ganz offensichtlich beide Male eine Brücke. Nur auf eine solche paßt die Stellung des Tores nicht nur auf ihr sondern vor ihrem einen Ende und vollends der Eseltreiber, wofür es an Analogien aus dem idyllischen Motivschatz der Sakrallandschaften nicht fehlt (s. Rostowzew Abb. 5 u. passim). Endlich muß noch eines „hellenistischen" Reliefs gedacht werden (Schreiber Taf. 79), das zweifellos stark „mit Elementen der römisch-kampanischen Villenlandschaft durchsetzt"[4]) ist. Eine Bogenmole[5]) vermag ich ebensowenig darauf zu erkennen wie eine mit Wölbequais abgefaßte basis villae[6]). Die zweite Deutung verbietet schon das durch eine der Oeffnungen passierende Boot. Was die erste betrifft, so ist dagegen zu bemerken, daß der mit Wölbedurchlässen ausgestattete Mauerzug an beiden Enden Land erreicht. Vielmehr ist hier eine deutlich mit Zinnen

---

[1]) Rostowzew Abb. 66 S. 153. Da jeder überall die Objekte dargestellt sieht, mit denen er sich gerade beschäftigt, ist auch diese Lampe einer Deutung auf Pausilypon durch Günther, Pausilypon, 1913, S. 167 (m. Fig. 105) nicht entgangen. Dabei kann nicht gezweifelt werden, daß im Hintergrund eine Stadt gemeint ist. Die richtige Deutung der Bögen als Brücke bei Cagnat-Chapot, Man. de l'arch. rom. I, 1916, 691.

[2]) Musée Lavigerie Suppl. II Taf. VI, 4; als italischer Import bezeichnet.

[3]) Vgl. o. S. 134 Anm. 1.

[4]) Rostowzew S. 105.

[5]) Schreiber, Arch. Jahrb. 1896 S. 97.

[6]) So Rostowzew a. a. O. und ähnlich Amelung, Führer 3. Aufl. Nr. 850.

versehene[1]) Umfassungsmauer, in eine Bogenstellung aufgelöst, durchs Wasser geführt, wodurch denn ein kleiner ganz eingeschlossener Bootshafen dahinter entsteht. Es ist sehr möglich, daß man auch solche Versuche mit der Wölbetechnik angestellt hat in eben der Zeit, zu der die Bogenmole von Puteoli gebaut wurde (s. o. S. 164ff.) und in der auch das Relief gearbeitet worden ist[2]). Die gesicherten Beispiele dargestellter Bogenmolen beschränken sich also auf zwei Bilder aus den Vesuvstädten, die ihre Anregungen sicher Eindrücken von den Gestaden des kampanischen Golfes verdanken, und auf das Bartolifresco, das nicht identifizierbar ist. Und ebenso ist der Bogenquai bisher auf diese Region beschränkt, beides Feststellungen, die in bester Uebereinstimmung mit den Resten erhaltener Anlagen stehen.

Bogenmole und Bogenquais treten jedoch auf der Traianssäule auf und hier scheint es auf den ersten Blick, als müsse es sich um ganz andere Gegenden handeln (Cichorius Bild LXXIX—LXXXII)[3]).

Hier ist zunächst eine Hafenstadt auf steiler Anhöhe dargestellt (LXXIX), von der der Kaiser zum zweiten Dakerkrieg aufbricht. In der Mitte unter der Stadthöhe, auf der ein Tempel liegt, ist das Ufer durch eine Stadtmauer befestigt[4]). Im Vordergrunde springt vom Ufer eine mit Quais ausgebaute Landzunge oder eine massive Mole vor, an derem Ende ein Triumphtor steht. Im Hintergrunde öffnet sich auf das Meer eine Reihe überwölbter Schiffshäuser, hinter denen ein quer durchlaufendes Gebäude liegt, an das sie sich offenbar anlehnen und das vom Lande aus (links) durch einen kleinen Torbau zugänglich ist. Daß hier ein Arsenal dargestellt ist, daran kann kein Zweifel sein. Und die langen Gebäude im Hintergrund, an dem die Schiffshäuser aufgereiht sind, sind sicherlich eine Skeuothek, die hier in eine besonders zweckmäßige und enge Verbindung mit den Schiffshäusern getreten ist. Wenn aus jedem Schiffshaus ein Durchgang in sie führte, war hier eine ideale Lösung der Verbindung eines einheitlichen Magazinraumes mit den einzelnen Schiffshäusern gefunden, die über das, was die hellenistische Zeit gebracht hatte, noch hinausgeht[5]). An der porträthaften Treue des Meisters der

---

[1]) Diese sind als solche deutlich charakterisiert und nicht mit den gelegentlichen ähnlich aussehenden Aufsätzen am Molenrand (vgl. o. S. 223) zu verwechseln.

[2]) Zur Datierung Sieveking in den Schlußworten des Textes zu Brunn-Bruckmann Taf. 621ff.

[3]) Dazu Cichorius, Traianssäule III, 1ff.; E. Petersen, Trajans Dakische Kriege II, 1905, 20ff.; Benndorf, Monument von Adamkilissi 113; Domaszewski, Philologus 1906, 398.

[4]) Eine solche muß gemeint sein. Denn sie reicht bis zum oberen Abschluß des Bogens empor. Eine Brüstung am Ufer hätte gar keinen Sinn. So richtig Cichorius, dagegen Petersen. An dem Charakter der Mauer als Stadtmauer kann die Größe des hinter ihr stehenden Mannes, dem sie nur bis zur Hälfte reicht, nicht irre machen. Die Figuren sind überall auf der Säule viel größer, als sie es in Wirklichkeit sein könnten.

[5]) Als Arsenal ist die Anlage richtig von Benndorf und namentlich Petersen gedeutet. Die Wände sind im Unterschied von den Schiffskajüten mit ihrer Textilornamentik, deutlich als Quaderwerk bezeichnet, wenn auch die obere

Traianssäule ist jedenfalls bei den detaillierten Ortsschilderungen zu Beginn des zweiten Dakerkrieges kein Zweifel möglich. Die Versuche jeden einzelnen Platz genau zu identifizieren sind denn auch gerade bei diesem Abschnitt des Säulenreliefs äußerst lockend. So umstritten nun auch im übrigen die Interpretation desselben ist, so ist man sich doch darin einig, daß mit der hier dargestellten Stadt Ancona gemeint sein müsse. Tatsächlich sind dafür eine Reihe von nicht zu verachtenden Gründen aufgeführt worden. Auf Ancona paßt sowohl die geschilderte Höhenlage der Stadt wie der Tempel auf der Höhe, dessen Kultbild ihn als Venustempel zu erweisen scheint[1]). Auf Ancona scheint auch der Triumphbogen unten am Hafen zu passen. Aber hier liegt eine ganz unüberwindliche Schwierigkeit. Denn der Traiansbogen in Ancona ist erst im Jahre 115 geweiht worden, natürlich unmittelbar nach seiner Fertigstellung, während die Traianssäule schon zwei Jahre früher vollendet gewesen ist. Außerdem aber ist der dargestellte Triumphbogen gar nicht der Traiansbogen von Ancona. Denn wenn man auch seine andersartige Architektur durch flüchtige Andeutung eines sonst für so genau gehaltenen Bildhauers erklären könnte, so ist eine Deutung der irgendwelche Seegottheiten darstellenden Figuren, die er trägt[2]), mit der Annahme, daß es sich um den Traiansbogen handle, ganz unverträglich. Denn der Traiansbogen hat als Postament für die Standilder des Kaisers und seiner Angehörigen gedient[3]). Wollte man annehmen, daß der Meister der Säule das Projekt des Bogens gekannt und diesen daher angebracht und mit „indifferenten" Figuren ausgestattet habe[4]), so wäre das doch eine allzu gezwungene Hypothese. Denn wenn der Meister das Projekt von Ancona kannte und zwar so genau, daß er den Standort des Bogens und seine Eintorigkeit richtig angab, dann mußte er auch wissen, daß man den Bogen errichten wollte, um das Bild des Kaisers darauf anzubringen. Die Triumphbögen sind ja in erster Linie sicherlich immer die Träger plastischer Monumente in der allgemeinen Auffassung gewesen[5]). Aber ganz abgesehen davon ist man sich doch sonst bei der Interpretation der

---

Abdeckung über den Gewölben unrichtig und skizzenhaft in gleicher Art wiedergegeben ist. Auf dem Pränestiner Schiffsrelief (Abb. bei Assmann in Baumeisters Denkm. III zu S. 1636) ist ein Turm auch deutlich als aus Quadern bestehend angegeben. Das könnte irre machen. Mit Assmanns Erklärung, daß das Mauerwerk natürlich nur ein nachgeahmtes sei, kann ich mich nicht zufrieden geben. Mir erscheint es als zweifelhaft, ob der Turm überhaupt auf dem Schiff steht und nicht dahinter und ebenso auf dem Relief im Palazzo Spada (Schreiber Taf 10). Auf dem Ludovisischen Relief (vgl. Taf. 23 A) fehlt er. — Ueber das hellenistische Neorion S. o. S. 144.

[1]) Cichorius a. a. O. S. 18. Petersen S. 21. Ferner Reinach, Rev. arch. 1905, I, 401ff. Stuart Jones, Annual V 444; Rostowzew, Röm. Mitt. 1911, 158. Davies, Journ. of. Rom. Stud. 1920 S. 4.

[2]) Darüber Studniczka bei Cichorius S. 22. Petersen a. a. O.

[3]) Vgl. o. S. 198ff.; Benndorf a. a. O. Cichorius a. a. O. Petersen a. a. O.

[4]) So Benndorf a. a. O. Cichorius a. a. O. ähnlich Reinach a. a. O.

[5]) Plin. N. H. XXXIV, 27 und Curtis in Suppl. Pap. Am. sc. Rome II 1908, 26ff.; V. Müller wies mich freundlichst auf diese Abhandlung hin.

Reliefs stets darin einig, daß alles so dargestellt ist, wie es zur Zeit der geschilderten Ereignisse war. Dem Bildhauer, der eine solche nach allgemeiner Auffassung bis ins einzelne genaue Bilderchronik entwarf, kann man doch nicht zutrauen, daß er ein Monument mit dargestellt hätte, das erst geraume Zeit später errichtet worden ist! So bliebe, wenn man an der Deutung des Bildes auf Ancona festhalten will, nur der andere Ausweg, daß ein älterer Bogen gemeint ist[1]). Aber für einen solchen haben wir in Ancona, das bis zum Hafenbau durch Traian ein recht unbedeutendes Provinzstädtchen gewesen ist, nicht den geringsten Anhaltspunkt. Er könnte nicht weit vom Traiansbogen gestanden haben, nach seiner Stellung im Bilde, müßte aber völlig verschwunden sein, während jener fast unberührt erhalten blieb. Denn an seine Stelle kann der Traiansbogen, was ja auch an sich ganz unwahrscheinlich wäre, nicht getreten sein, da er auf der erst von Traian erbauten Mole steht (s. o. S. 198). Daß Ancona gemeint ist, ist also ganz unmöglich. Daß man trotz dieser unüberwindlichen Schwierigkeit so lange an dieser Deutung festhalten konnte, dafür ist die Tatsache maßgebend gewesen, daß die allgemeine Situation der auf und an einer Höhe gelegenen Stadt tatsächlich auf keinen der auch nur einigermaßen bedeutenden Hafenplätze der italischen Ostküste sonst paßt. Aber daß der Aufbruch von einem solchen erfolgte, ist garnicht sehr wahrscheinlich. Er vollzieht sich offenbar in großer Eile und bei Nacht, von irgendeinem Ort aus, wo sich der Kaiser gerade aufhält. Wo das war, wissen wir nicht. Es kann ebensogut irgendwo in einer der Seestädte der Westküste gewesen sein. Nicht um die bisherigen Kombinationen um eine neue zu bereichern, sondern nur um zu zeigen, wie leicht sich da Erklärungen bieten, sei auf Antium verwiesen, auf das sowohl die Höhenlage wie der Venustempel vorzüglich passen würde und wo seit den Bauanlagen des Nero ein Kaiserpalast und ein Hafen existierte, dem man auch gut jenes Neorion zutrauen könnte[2]).

Die in der folgenden Reliefreihe dargestellten Örtlichkeiten identifizieren zu wollen, ist bei dieser Sachlage vollends ganz unmöglich. Es folgt zunächst der einheitliche Komplex einer Seestadt (Cich. Bild LXXX/1). An ein Felskap mit einem Altar darauf im Hintergrunde schließt sich ein mit einem gradlinigen Quaderquai ausgebautes Uferstück. Letzterer geht dann in einen Wölbequai über, der ein Stück weit seine Flucht fortsetzt, um in doppelter rechtwinkliger[3]) Knickung etwas zurückzuspringen. Ein Plattenpflaster liegt darauf. Dies Hafenviertel ist (rechts) von einer langen, im

---

[1]) Cichorius a. a. O.

[2]) S. o. S. 190ff.

[3]) Die Knickung wird gewöhnlich als spitzwinklig aufgefaßt und das ist sie auch tatsächlich auf dem Relief (gegen Cichorius' Interpretation, der darin einen ganzen Hafen sah, s. richtig Petersen 24ff.). Aber das ist nur der Anpassung an den Hallenzug zuliebe geschehen, der seiner Deutlichkeit und der Umrahmung des folgenden Bildabschnittes wegen schräg geführt werden mußte.

Hintergrund verlaufenden Porticus, die der Umrahmung des nächsten Bildabschnittes zuliebe so dargestellt ist, daß nur ihre Rückseite mit kleinen Fenstern oben sichtbar wird, begrenzt. Ein weiteres Hallengebäude liegt zwischen ihr und dem Ufer. Dieser Komplex wird durch die Halle getrennt von einer großen Area, die nur z. T. von einem Sakralgebäude in einem Säulenhof eingenommen ist. Rechts stößt der Platz ans Meer und ist hier wieder mit einem Bogenquai abgefaßt, der unmittelbar in eine Bogenmole mit Leuchtturm am Ende übergeht. Dahinter ist eine Bucht in der Schiffe liegen und im Hintergrund erscheint Felsufer. Daran daß hier ein einheitliches Ganzes gemeint ist, kann kein Zweifel sein[1]. Aber welche Stadt darunter zu verstehen ist, ist nicht zu sagen. Die von Fröhner versuchte Deutung auf Ravenna ist wegen des Felsgeländes (links und rechts) im Hintergrunde unhaltbar und die von Cichorius vertretene auf Zara und Scardona ist mit guten Gründen zurückgewiesen worden[2]. Aber auch die dritte Identifizierung auf den Isthmus mit Lechaion und Kenchreai[3] ist sicher falsch. Wir kennen von beiden Häfen genug, um versichern zu können, daß die dargestellten Bogenquais ebensowenig dort existiert haben, wie in Kenchreai eine Bogenmole[4].

Und ebenso steht es mit der dritten Stadt (Cichorius Bild LXXXVI). Sie liegt auf einer flachen, breiten Halbinsel, deren Meeresufer rings als Bogenquai ausgebaut ist. Die Stadtmauer läuft im Hintergrund, nur auf der Landseite, von Ufer zu Ufer. Ein großer, freier und zum Quai hin offener Platz liegt im Vordergrunde. Die Zahl der hier vorgebrachten Deutungen, von Fröhner auf einen gallischen Hafen, von Benndorf auf Byzanz, von Cichorius auf Salonae und[5] von Domaszewski[6] auf den Piraeus zeigt nur zu klar, daß das Bild ein zu allgemeines ist, um, ehe nicht die vorhergehende Station identifiziert worden ist, eine wirklich greifbare Erklärung zu erlauben. Tatsächlich verdanken sie alle ihre Entstehung auch nichts anderem als der Voraussetzung, daß die vorhergehende Etappe Ravenna, Korinth oder Zara-Scardona sei. Die Bogenmole und die Bogenquais scheinen dagegen am ehesten nach Kampanien zu weisen, eine Vermutung, die zur angedeuten Interpretation des Abfahrtsbildes paßt. Wie dem auch sei, soviel ist sicher, daß auch diese Reliefs das Vorkommen solcher Bauweise außerhalb Kampaniens keineswegs erweisen.

In der Reliefplastik sind uns noch einige, späterer Zeit angehörige Darstellungen erhalten, bei denen ähnlich wie bei der Traianssäule das Bestreben nach Verifizierung der wiedergegebenen Orte und Monumente nur schwer Erfüllung findet. Den ersten Platz

---

[1]) So Petersen a. a. O. mit Recht gegen Cichorius.

[2]) Von Petersen a. a. O. Cichorius folgt Studniczka a. a. O. 448 und Davies a. a. O.

[3]) Benndorf a. a. O. und Domaszewski a. a. O.

[4]) S. o. S. 148ff. u. S. 53 und im Kat. u. Kenchreai.

[5]) S. dazu o. S. 169 Anm. 1 u. Petersen a. a. O.

[6]) Ihm folgt Weber, Untersuchungen zur Geschichte des Kaisers Hadrian, 1907 S. 18 Anm. 67.

unter ihnen nimmt ein merkwürdiges Relief (s. Taf. 1) des dritten nachchristlichen Jahrhunderts im Belvedere des Vatikan[1]) ein. Es zeigt eine große Figurengruppe vor einem mit zahlreichen Gebäuden ausgestatteten Hintergrund, der allgemein als Vedute einer Hafenstadt aufgefaßt wird. Karl Robert hat in bestechend scharfsinniger Kombination[2]) unter Heranziehung einer Zeichnung dal Pozzos, die das Relief vollständiger erhalten wiedergibt, als es heute ist, versucht Ostia in der dargestellten Stadt zu erweisen. Diese Deutung stützt sich in erster Linie auf die Interpretation der in der Mittelgruppe des Reliefs vereinigten Figuren. Diese werden als Personifikationen der Ora maritima mit Ostia auf dem Schoße und des danebenstehenden Portus erklärt. Was zunächst, abgesehen vom Hintergrund, diese Deutung betrifft, so ist schon von Amelung dagegen eingewandt worden, daß das wesentlichste Argument Roberts, nämlich die in Pozzos Zeichnung von der als Ora maritima gedeuteten Frau gehaltene Muschel, die jetzt auf dem Relief jedenfalls nicht mehr vorhanden ist, sehr wohl eine selbständige Ergänzung des Zeichners sein kann. Freilich auch die von Amelung früher angedeutete Lösung, daß Dionysos und Ariadne dargestellt seien, ist angesichts der umgebenden Szenerie ganz unhaltbar. Daß auf einem Grabgemälde ein Teil dieser Gruppe ganz analog wiederkehrt[3]), ist wesentlich für die Frage, wo der Künstler des Reliefs seine Typen hergenommen hat, und vielleicht auch für die allgemeine Interpretation, insofern, als beide Male eine Beziehung zu Verstorbenen vorliegt. Auch auf jenem Grabgemälde ist die Gruppe in eine mit Booten bevölkerte Meeresszenerie hineingestellt. Auf die Vorstellungen, in denen solche Motive wurzeln, braucht hier nicht näher eingegangen zu werden. Was aber die Interpretation des Reliefs betrifft, so ist daran wesentlich, daß diese Vorstellungen keineswegs an eine bestimmte Lokalisierung geknüpft sind. Andererseits aber zeigt die Fülle der genau individualisierten Gebäude des Reliefs, daß hier ganz reale Vorbilder zugrunde liegen. Dargestellt ist, wie schon Amelung hervorgehoben hat, ein Gestade mit zwei Buchten, zwischen denen eine Landzunge vorspringt. Im Hintergrunde dieser Buchten liegen teilweise übereinander, also wohl auf ansteigendem Gelände, die Gebäude. Nicht folgen kann ich Amelung, wenn er zwei getrennte Kuppen an den Enden des Reliefs annimmt. Auch in der Mitte über den Köpfen der Hauptgruppe erscheinen Gebäude. Diese Terrainverhältnisse allein, wenn sie wörtlich zu nehmen sind, schlössen eine Lokalisierung im Flachlande der Tibermündung aus. Das Ufer ist überall, wo es hervortritt, mit Bogenquais abgefaßt, über denen erst die Figuren sich befinden oder die Gebäude stehen. Solche Bogenquais sind deutlich unter dem linken Fuße des stehenden Mannes in der

---

[1]) Amelung, Vatikan-Kat. II, 49ff. Taf. V Nr. 20. Helbig-Amelung, Führer 3. Aufl. 132.

[2]) Hermes 1911, 249ff. u. Archäologische Hermeneutik 1919, S. 72ff.

[3]) Amelung, Diss. Ac. Pont. 1910 193ff. u. Robert a. a. O. Abb. 62.

Mitte, dann im Hintergrund unter seinem rechten Arm[1]), weiter rechts unter der sitzenden Frau unterhalb des Theaters und in der Bucht links unter dem Isistempel. Wir werden also anzunehmen haben, daß hier das ganze reichgegliederte Ufer von Bogenquais eingenommen ist. Weder diese noch die Gliederung passen auf Ostia. Am rechten Rande des Reliefs sieht man den Ansatz einer Bogenmole unter der ein Boot hindurchfährt. Diese Bogenmole kann unmöglich im Tiberhafen von Ostia liegen. Im Hintergrund sind sicher ein Tempel der Magna Mater, der Isis, der Fortuna und ein Amphitheater kenntlich. Was die ersteren beiden betrifft, so gab es sie allerdings in Ostia, aber auch an vielen anderen Orten. Das Amphitheater hat Robert als Theater angesprochen und darin einen weiteren Beweis dafür, daß Ostia gemeint sei, gesehen. Aber auch ein Theater gibt es ja überall. Am Ansatz der Bogenmole steht ein Janus quadrifrons, wie wir einen solchen an dieser Stelle schon auf einem kampanischen Gemälde (s. o. S. 224) und vielleicht auch in Puteoli (s. o. S. 165 Anm. 5) kennen, und dahinter wohl am Quai ein Triumphbogen mit einer Elefantenquadriga. Hier liegt das wichtigste topographische Argument von Roberts Hypothese. Denn eine Elefantenquadriga auf einem hohen Unterbau, der sehr wohl ein von der Seite gesehener Bogen sein kann, obwohl das Verfahren doch ungewöhnlich wäre, kehrt auch auf dem gleich zu besprechenden Relief im Museo Torlonia (s. Taf. 2) wieder[2]). Dieses Relief wird allgemein auf Ostia bezogen. Denn da ist es gefunden und der auf ihm dargestellte Turm zeigt große Verwandtschaft mit dem uns von Münzen hinreichend bekannten Pharos dort[3]). Damit wäre tatsächlich ein Fixpunkt gegeben, wenn nicht zwei Grundvoraussetzungen irrig wären.

Wenn nämlich auf dem Torloniarelief wirklich der Pharus Ostiensis dargestellt ist, so könnte uns dessen Darstellung nicht nach der Stadt Ostia, sondern nur nach Portus führen, wo der Turm stand[4]). Dann aber müßte auch die Elephantenquadriga dort gestanden haben und nicht in Ostia. Will man aber auch das vatikanische Relief auf den Portus beziehen, so entfallen damit alle vorgenannten Gebäudeübereinstimmungen mit Ostia. Dorthin aber kann das Relief auch wegen der von Robert gerade nachgewiesenen Anwesenheit des Odysseus nicht gehören. Denn daß Portus Augusti eine Schöpfung jüngster geschichtlicher Vergangenheit war, wußte natürlich jedermann. Was aber überhaupt die Bedeutung der Elephantenquadriga betrifft, so hat es zweifelsohne eine große Reihe solcher Monumente gegeben, so daß auch deshalb die Identifizierung der auf dem vatikanischen

---

[1]) Von Amelung als Viadukt zwischen den beiden Kuppen aufgefaßt. Da aber die Bögen ebenso aussehen wie die der Quais, muß auch hier ein Quai im Grunde einer tief einschneidenden Bucht gemeint sein.

[2]) Arch. Jahrb. 1896 S. 99; Baumeister, Denkmäler III 1624. Merckel 369 ff.; Borsari, Ostia e il porto di Roma, Rom 1904 S. 12. Vaglieri, Guida di Ostia 1914 S. 13. Robert, Arch. Hermeneutik a. a. O.

[3]) Thiersch, Pharos S. 20.

[4]) So hat es denn auch Paschetto, Ostia (Diss. Ac. Pont. 1912) S. 74 bezogen.

Relief dargestellten mit der des Reliefs Torlonia nicht selbstverständlich ist (vgl. Plin. N. H. XXXIV 19 vgl. XXXVI. 196; VIII, 4 u. 16). Ein Triumphbogen mit einer Elephantenquadriga stand noch im späten Altertum auf dem römischen Forum [1]). Auch in Kampanien, wohin der Bogenquai führen könnte, sind solche Monumente sehr wohl denkbar. Hier waren ja zuerst die Elephanten den Römern bekannt geworden. Die Erinnerung daran war lebendig. Noch Pausanias sah in der Nähe von Capua einen ausgestopften Elephantenkopf (V 12, 3). In Kampanien wäre auch die landschaftliche Szenerie verständlich und für eine Lokalpersonifikation des weinreichen kampanischen Landes paßt auch das für den Portus Romanus ganz ungeeignete Attribut der Weinrebe. Ein Janus quadrifrons stand vielleicht am Ansatz der Bogenmole von Puteoli (s. o. S. 165 Anm. 5) und Isistempel und Theater gab es dort auch. Aber es muß gefragt werden, ob es überhaupt möglich ist, die dargestellten Gebäude und Hafenanlagen mit einer bestimmten und einzelnen Stadt in Verbindung zu bringen. Sind nicht vielmehr auch hier, wie schon in einer Reihe von Fällen eine Fülle lokal heterogener Erscheinungen kombiniert? Um diese Frage zu beantworten, müssen wir uns wieder an die dargestellten Figuren wenden. Ob der Gott der links hinter dem Schiff des Odysseus aus den Fluten auftaucht, ein Meeresgott oder ein Caelus ist, mag dahingestellt bleiben. Beides hilft nicht weiter. Was aber die Interpretation der Hauptfiguren betrifft, so ist ein eigenartiger Umstand merkwürdigerweise bisher nicht beachtet worden: jeder dieser Figuren ist nämlich ein Turm beigegeben worden. Ein solcher steht zwischen den Beinen des stehenden Mannes. Auf einen Turm stützt sich mit dem linken Ellenbogen die sitzende Frau neben ihm. Und einen durch das auf seiner Spitze brennende Feuer deutlich als Leuchtturm gekennzeichneten Turm [2]) umfaßt die Frau rechts hinten. Ein vierter findet sich endlich neben dem Schiffe des Odysseus und er gehört wohl zu der dritten Frauengestalt darüber. Nur der eigenartige Umstand, daß alle diese Türme nicht von den betreffenden Figuren getragen werden, wie wir es sonst gewohnt sind, mag verhindert haben, daß man bisher darauf aufmerksam wurde. Diese Anordnung war erforderlich, um die ja auch bei der Hauptgruppe schon aus anderer Quelle übernommenen Handlungsmotive nicht zu stören. Bei Roberts Deutung hätte ein Turm für Portus und allenfalls ein zweiter für Ostia genügt. Die Vielstöckigkeit der Türme läßt sie alle als Leuchttürme erkennen, als solcher ist ja auch einer noch besonders bezeichnet. Dem Leuchtturm von

---

[1]) Hülsen, Forum Romanum, 1914 S. 25, vgl. auch die auf Münzen dargestellten Domitiusbogen bei Donaldson, Architectura numismatica, 1859, nr. LVII und die dort herangezogenen Zeugnisse. Der gleiche Bogen ist vielleicht auf einem den Attikareliefs des Konstantinsbogen gemeint (s. Pap. Br. sc. Rome III 260 und Phot. Anderson 2534). Bogen mit Elephantenquadriga ferner auf Medaillons des Marc Aurel (Bull. commun. 1900, S. 9819 m. Abb.).

[2]) Besonders deutlich auf einer vergrößerten Wiedergabe dieses Stückes der Pozzoschen Zeichnung bei Veithmeyer, Antike Leuchtfeuer und Leuchtapparate S. 21.

Portus ähnelt keiner von ihnen. Es ist ganz evident, daß hier eine Reihe von personifizierten Hafenstädten, jede mit einem Leuchtturm ausgestattet, in einem anderswoher übernommenen Motiv miteinander in Beziehung gesetzt sind. In den beiden Frauen, deren eine der andern auf dem Schoß sitzt, mag man an Mutterstadt und Kolonie denken. Es ist natürlich nicht nötig, daß jede der personifizierten Städte in Wirklichkeit einen Leuchtturm gehabt hat. Durch ihn soll sie nur als Seestadt bezeichnet werden. Dann aber wird man das Relief am ehesten verstehen können, wenn man es zu der Tätigkeit des Verstorbenen in Beziehung bringt. Er war ein Seefahrer, der wie der auf dem Relief unter dem Schutze einer gütigen Gottheit dargestellte Odysseus vieler Menschen Städte sah, die ihn alle vermenschlicht umgeben. Unter diesen Umständen ist es unmöglich den architektonischen Hintergrund einer einzigen von ihnen zuzuweisen. Das Gesamtbild jedoch des buchtenreichen Gestades mit bergigem Hintergrund, ausgestattet mit Bogenquais und Bogenmolen, wird am ehesten auch hier kampanischen Eindrücken zu verdanken sein. Doch ist hier die Einfügung der Architektur in diesen Rahmen nicht im Sinne potentieller Wirklichkeit, wie bei den künstlerisch ungleich höherstehenden Erzeugnissen der älteren Landschaftsmalerei zu verstehen. Sondern Erinnerungen sind hier zu einer buchstabierenden Gesamterscheinung ganz äußerlich vereint, wenn auch so primitiv nicht wie auf den billigen Industrieerzeugnissen, die die Gläser mit der Umgebung von Puteoli sind. Aber auch hier kommt es auf jede Einzelheit an, die für sich verstanden werden will. Nur gerade das vermögen wir nicht mehr.

Nicht viel anders steht es mit dem schon erwähnten Relief im Museo Torlonia, (s. Taf. 2) das „notorisch den Hafen von Ostia“ darstellen soll[1]). In der Tat ist, wie gesagt, der Leuchtturm in der Mitte desselben der Pharos von Portus. Rechts neben ihm steht auf hoher Basis die Statue eines Jünglings mit dem Füllhorn in der Linken und dem Aehrenkranz in der ausgestreckten Rechten. Er ist nach links gewendet zu einer ebenfalls auf einer Basis in der linken Ecke des Relieffeldes stehenden Frauengestalt. Auch sie hält das Füllhorn in der Linken, den Aehrenkranz in der ausgestreckten Rechten. Sie kann ebensogut eine Ceres wie eine Fortuna sein. Aber auch sie trägt auf ihrem Kopf das Modell eines mehrgeschossigen Turmes und gibt sich dadurch als Personifikation einer Seestadt zu erkennen. Beide Figuren sind einander zugewendet und eine Beziehung zwischen ihnen ist unverkennbar. Und ebenso klar ist, daß der Jüngling mit dem Pharos von Ostia zusammengehört, mit dem er in engster räumlicher Verbindung steht[2]). Dann werden wir nicht fehl gehen, wenn wir in ihm den Portus, in der Göttin die Tyche von Alexandrien erkennen. Es sind die beiden Hauptstationen

---

[1]) Robert a. a. O. vgl. a. Rostowzew, Röm. Mitt. 1911, 157.

[2]) Nach der Zeichnung möchte es scheinen, als ob die Basis auf der untersten Etage des Leuchtturms stände.

der Annona. Damit ist schon gesagt, daß das Relief keineswegs eine lokale Einheit darstellen kann. So kann auch nicht behauptet werden, daß das rechts neben dem Jüngling stehende Monument mit der Elephantenquadriga im Portus gestanden habe. Durch die Haltung des Portus ist vielmehr hier eine deutliche Cäsur angebracht. Die Elephantenquadriga darf als in Beziehung zu dem rechts neben ihr stehenden Jüngling, der durch Thyrsos und Panther als Bachus gekennzeichnet ist, stehend aufgefaßt werden. Zu diesem Gott paßt sie ja auch trefflich. Tatsächlich ist das Relief auch sicher die Weihung des Kapitäns eines Weinschiffes, da auf dem Segel eines der links einlaufenden Schiffe V(otum) L(ibero) steht und auch das zweite Schiff (rechts) eine Weinfracht einlädt[1]. So wäre jeder der Figuren ein Monument beigegeben, das sie charakterisiert: Alexandrien der Pharos über ihrem Haupte, Portus der Leuchtturm der von ihm repräsentierten Hafenstadt und dem Bacchus die Elephantenquadriga. Zweifellos steht das Monument mit der Annona in Verbindung, die nicht nur für Getreide und Oel, sondern auch für Wein zu sorgen hatte. Der Wein kam namentlich aus Kampanien. Daß auch dort die Elephantengruppe wohl gedacht werden kann, wurde oben ausgeführt. Aus der Tatsache, das sie anstelle eines Leuchtturmes dem Weingott beigeordnet ist, könnte man darauf schließen, daß dieser keine Hafenstadt darstellt. So wäre z. B. Capua, das Zentrum des campanischen Weinbaus, wohl am Platze. Was das Relief grundsätzlich von dem vatikanischen scheidet, ist die Tatsache, daß hier auch nicht der Versuch gemacht ist einen noch so typischen Landschaftsrahmen zu schaffen. Nur die allesumspülenden Meereswogen stellen eine äußerliche Bindung dar und in noch viel höherem Maße, der Grundstimmung dieser Monumentenklasse entsprechend, eine symbolische.

Unter denselben Gesichtspunkten allein versteht man auch das sonderbare Relief vom Sarkophag des Philokyrios[2]. Wieder ist im Vordergrunde das Meer mit Schiffen dargestellt, dahinter links eine Gruppe von Gebäuden (von links nach rechts): erstens ein Palmbaum, dann ein zweistöckiges Gebäude unten als Halle geöffnet, oben mit Fenstern. Im Giebelfeld findet sich ein Halbmond, der aber nicht genügt, den durchaus nicht tempelartigen Bau als Isistempel anzusprechen. Es folgt ein runder Turm, dann ein Triumphtor mit drei Bogenöffnungen und einer Hippokampengruppe darauf[3]. Rechts, etwa in der Mitte des Relieffeldes schließt den Komplex wieder ein

---

[1]) Aßmann bei Baumeister III 1636.

[2]) Visconti, Bull. commun. 1873 S. 255 Taf. IV, Bachofen, Römische Grablampen Taf. XLVI. Carrol, Diction. de l'archéol. chrét. I 1481, Thiersch, Pharos S. 16, Reizenstein, Sitz.-Ber. Heidelb. Ak. 1917 98ff. Taf. II.

[3]) An Schiffshäuser mit Visconti zu denken, liegt gar kein Anlaß vor. Thiersch will solche ohne jeden Grund in dem zweistöckigen Gebäude ganz links erkennen, das von Reizenstein a. a. O. als Sebasteion angesprochen wird. Wie er dazu kommt, die drei isolierten Bogen, die ebenso hoch sind, als Bogenmole zu bezeichnen, verstehe ich nicht.

Palmbaum oder eine Palmsäule ab. Durch einen großen Zwischenraum davon getrennt, folgt ganz am rechten Rande ein Leuchtturm, der seiner Gestalt nach wohl der Pharus von Portus sein kann[1]). Lanciani sah in dem ganzen Relief deshalb eine Darstellung des Portus[2]). Die von ihm behauptete Uebereinstimmung der Gebäudegruppe rechts mit den auf den Neromünzen im Portus dargestellten[3]) ist allerdings ganz unerfindlich. Und vollends unhaltbar ist es, wenn er den Hippokampenbogen mit der Elephantengruppe des Reliefs Torlonia zusammenwirft. Thiersch folgt ihm, weil der Pharus tatsächlich zum Portus gehört. Dagegen hat Visconti auf die Palmbäume und den orientalischen Namen des Verstorbenen sich berufend die ganze Darstellung auf Alexandrien bezogen und auch den Pharus für den alexandrinischen erklärt. Ueberall liegt derselbe, auf allzu moderne, naturalistische Raumvorstellungen zurückgehende Interpretationsfehler vor. Sicher gehört der Pharus nach Ostia und die Palmen in den Orient. Da hätten wir wieder in Alexandrien am Hafen neben verschiedenen Gebäuden einen Triumphbogen, der dort in der Kaiserzeit errichtet sein müßte. Aber mehr lehrt auch dieses Relief nicht.

Zum Schlusse sei noch der Münzbilder (s. die Münztafel) gedacht. Sie stehen von vornherein in gewisser Beziehung der zuletzt besprochenen Gruppe spät antiker Denkmäler nahe durch den repräsentativen Charakter all ihrer noch so realistisch aufgemachten Darstellungen. Hier ist die Wiedergabe von Hafenanlagen — das vermögen wir gegenüber den Erzeugnissen der Malerei bei dem reichlich zur Verfügung stehenden Material mit Sicherheit zu sagen — erst ein Produkt der Kaiserzeit. Zwar hat man die Darstellung einer Sichel auf archaischen Münzen von Zankle als eine der den Hafen von Messina umrahmenden Landzunge auffassen wollen[4]). Tatsächlich hatte der Ort den sikelischen Namen „Sichel" von der gebogenen Gestalt der langgestreckten Halbinsel, die den Hafen rings umrahmt[5]). Und auf diesem Umweg hängt wirklich die Sichel der Münzen mit ihr zusammen. Keineswegs aber darf sie als eine wirklich gemeinte Wiedergabe der Landzunge selbst aufgefaßt werden. Auf Originalstücken des Berliner Münzkabinetts[6]) ist stets der äußere Rand (nach dem Münzrande zu) höher als der innere, nach dem zu die Oberfläche schräg abfällt. Dadurch wird die Schneide einer Sichel im ureigensten Sinn gekennzeichnet[7]). Auch fehlt es an jedem Landansatz,

---

[1]) Thiersch a. a. O.

[2]) Annali 1868, 159 ff.

[3]) S. oben S. 187.

[4]) So Evans, Num. Chron. III 3. 1898. S. 101 ff. u. Columba, Porti ant. It. ins. 301 ff. mit Literaturang. Anm. 3.

[5]) Abb. v. Duhn, Aus dem klassischen Süden Taf. LXIII, s. ferner G. La Farina, Messina e i suoi monumenti, Messina 1840; Holm, Gesch. Siziliens I, 1870, 132 ff.; O. Axt, Zur Topographie von Rhegion und Messana, Progr. Grimma 1887 26 ff.; Leger 467 ff.; Philippson RE. u. Rhegion S. 497.

[6]) Mir durch K. Reglings Freundlichkeit zugänglich gemacht.

[7]) Die Landzunge ist thalossogenen Ursprungs und gleichmäßig flach. Was die buckelartigen Aufsätze an einem Ende der Sichel auf der Schneide

der doch bei einer naturalistisch gemeinten Wiedergabe des Hafens irgendwie angedeutet werden müßte. Unter dem Delphin, der innerhalb der Sichel angebracht ist, kann also nicht etwa eine Andeutung des Meereswassers, das die Landzunge umgibt, verstanden werden. Er ist wie so oft das Symbol der Seegeltung, neben dem die Sichel als das der agrarischen Bedeutung wegen des Namens der Stadt gewählt wurde. Daß das richtig ist, beweist auch die Tatsache, daß mit dem Verschwinden des alten Namens und der steigenden Bedeutung der Stadt als Hafenplatz unter Anaxilaos auch die Sichel von den Münzen verschwindet, während noch heute jene auffallend geformte Landzunge das Wahrzeichen der Stadt bildet.

Alle Beispiele von Hafendarstellungen auf Münzen gehören somit der Kaiserzeit an. Unter den mir bekannten neun Münztypen mit solchen sind bezeichnenderweise nicht weniger als vier, in denen nichts weiter als eine ganz formelhafte und rein aus den Gegebenheiten des runden Bildfeldes heraus bestimmte Typisierung vorliegt. So ist es besonders auffallend auf den Münzen des Gallien (Münztafel Nr. 9), die den Hafen von Side darstellen[1]). Dieser wird als ein kreisrundes, zum Münzrad konzentrisches Gebilde wiedergegeben, das rings wohl eher von Hallen als von Schiffshäusern umsäumt wird. Und dabei hat der Hafen der Stadt eine unregelmäßige, sich mehr der Dreiecksgestalt nähernde Form gehabt. Nicht ganz so extrem, aber doch auffallend genug und in ihrer Regelmäßigkeit als abstrakte, dekorative Gebilde auch für den, der die Plangestaltung der „dargestellten" Häfen nicht kennt, ohne weiteres erkennbar, ist die halbkreisförmige, hallenumgebene Gestalt der Häfen von Kenchreai[2]) (Münztafel Nr. 10 u. 11) und Methone[3]) (Münztafel Nr. 5) auf Münzen des Antoninus Pius und Caracalla. Beide stimmen so sehr überein, daß bei einer in Wirklichkeit ganz verschiedenen und beide Male unregelmäßigen Gestalt des Hafens, hier nichts anderes als ein geläufiger Typus vorliegt, dem nicht viel mehr als Buchstabenwert zukommt. Und diese Tatsache wird noch auffallender durch das Wiederkehren derselben Formel auf der Tabula Peutingeriana für den Hafen von Fossae Marianae an der Rhonemündung[4]). Derselbe Typus ist dann dort noch einmal verwendet, nämlich bei der Vignette des Portus. Nur ist er hier durch Anbringung zweier Molen komplettiert[5]), deren eine wohl die Scheidung des Claudiushafens

bedeuten, weiß ich nicht. Türme kann man mit Evans a. a. O. darin wirklich nicht erkennen. Eher wird man an irgendwelche Erhöhungen zur Befestigung der Sichel in einem Schaft denken dürfen.

[1]) S. S. 192 Anm. 5.

[2]) Imhof-Gardner, Num. Comm. Paus. pl. D LX. Daß unter Nr. 11 auf unserer Münztafel abgebildete Berliner Stück stellt zweifellos wie Nr. 10 den Hafen von Kenchreai dar. Während auf Nr. 10 an der Einfahrt eine Poseidonstatue steht (im Katalog unter Kenchreai) ist auf Nr. 11 anscheinend eine weibliche Gottheit dargestellt. Es ist sehr wohl möglich, daß unter Antoninus Pius der Hafen mit mehreren Standbildern dekoriert wurde.

[3]) S. S. 209 u. Anm. 6.

[4]) Vgl. auch die Lampe Musée Lavigeriè II 1899 pl. XIV, 4.

[5]) S. a. o. S. 226 Anm. 1.

von dem des Traian, die andere die äußere Umfassung des ersteren mit dem Pharus, aber auch ohne jede naturalistische Beziehung andeutet. In ähnlicher Weise ist die typische Rundform mit realen Einzelheiten, einer Statue auf dem einen Molenkopf, einem Turm auf dem andern und einem Tempel im Grunde des Hafens auf den Münzen von Kaisareia Germanica (Münztafel Nr. 3) kombiniert, die unter Pescennius Niger geschlagen sind. Abb. bei Babelon-Reinach pl. XLIV, 5.

Auch auf den neronischen Münzen mit der Darstellung des Portus[1]) (Münztafel Nr. 1) ist das Münzrund so ausschlaggebend für die Anordnung der Reihe überwölbter Räume auf der einen Seite nud der Gebäude auf der andern gewesen, daß wir, müßten wir unsere ganze Kenntnis der Anlage aus den Münzen schöpfen, von der Gestalt derselben so gut wie nichts wüßten. Selbst auf den Münzen, die den Traianshafen von Portus (Münztafel Nr. 2) darstellen und die zu den genauesten Urkunden über architektonische Schöpfungen in dieser Monumentenklasse überhaupt gehören[2]), ist der Anpassung an das Münzrund zuliebe aus der zugrunde liegenden Sechsecksform des Hafens ein Achteck gemacht. Und die gleiche Tendenz, die hier mehr in einer Symmetrisierung des dargestellten Hafens ihren Ausdruck findet, da derselbe in Wirklichkeit eine viel unregelmäßigere Gestalt gehabt hat, zeigt auch die Münze der Julia Domna mit dem römischen Hafen von Aegina[3]) (Münztafel Nr. 4).

Dagegen ist es möglich, daß die zu einem Durchmesser des Münzrundes symmetrisch angeordnete Form des Vorhafens von Lechaion mit den beiden schnurgeraden und parallelen Molen auf einer Münze des Caracalla sich wenigstens ungefähr mit der der wirklichen Anlage deckt[4]). Das einzige Beispiel jedoch, wo eine naturalistische Darstellung, die keinerlei Rücksicht auf die zu füllende Kreisform nimmt, vorliegt, bildet die Münzserie, die den Hafen von Patrai (Münztafel 6, 7, 8) wiedergibt[5]). Aber gerade diese Ausnahme beweist, das man das Recht hat, die durchaus symbolisierende und abstrakte Darstellungsform der übrigen Münzbilder als gesetzmäßig aufzufassen. Hier ist von vornherein die Grundstimmung gegeben, die wir bei den Hafendarstellungen der Reliefplastik mit dem Ausgange des Altertums in steigendem Maße beobachten konnten.

---

[1]) S. o. S. 187 ff.
[2]) S. o. S. 197.
[3]) S. o. S. 210 m. Anm. 1.
[4]) S. o. S. 151 ff. u. Anm. 3.
[5]) S. o. S. 210 ff.

Katalog

der quellenmäßig überlieferten und in monumentalen Resten erhaltenen Hafenanlagen.

---

1. Abia. Nach Boblaye, Recherches 104 und Curtius, Pelop. II 159ff. sollen Molenreste vorhanden sein.

2. Achulla. Quaireste (Tissot, Géogr. comp. de L'Afrique Romaine, 1888 II, 179.).

3. Adramyttion. Strab. C 606 nennt den Hafen und eine wohl hellenistische Flottenstation. Reste einer Mole erwähnen Kiepert (Zeitschr. Ges. f. Erdk. 1889, 295ff.) und Judeich (Berl. Sitz.-Ber. 1898, 543.). Vgl. „ancient mole" auf der Br. A. C. 1665.

4. Aigeira. In der 12 Stadien von der Stadt entfernten Hafenbucht (Mawro Litharia), wo es nach Paus. VII, 26, 1ff. nichts Besonderes zu sehen gab, haben sich zwei Molen aus Quadermauern mit Füllwerk, jedenfalls aus der hellenistischen Blütezeit der Stadt, erhalten (Walter, Oest. Jahrh. XIX/XX Beih. 5ff.).

5. Aigina. Ueber das vorgeschichtliche Aigina s. S. 8. Die angebliche Mole des 2. Jahrtausends S. 10. Das Emporion S. 30. Schiffahrtsbedeutung in archaischer Zeit S. 49. Archaische Mole S. 52. Hafenanlagen des 4. Jahrhunderts S. 92ff. Angebliche Bogenmole S. 167. Römischer Hafen S. 209ff. Münze S. 239. Reste eines Quais im südlichsten Hafen sah Leake. Literatur S. 92 Anm. 3. S. Plan VIII.

6. Aigion. Curtius (Pelop. I 463) sah Reste antiker Molen, die eine Breite von 5 Fuß hatten. Die moderne Mole (s. Segelhdb. Griechenl. und Kreta 98) ruht nach Frazer (ad. Paus. VII, 6, 1, vgl. 7, 2 und 23, 5) auf antiken Fundamenten.

7. Ainos. S. o. S. 48. Archaische Mole S. 59. Neben der dort angeführten Literatur RE Art. Ainos. Der Name Stentoris, den der Hafen führte, spricht dafür, daß er eine Lagune war (zu ergänzen Limne s. RE a. a. O.).

8. Akanthos. Die noch jetzt in Jerissos verwendete, gebogen verlaufende Mole ist antik (Leake, Northern Greece III, 147. Struck, Makedonische Fahrten, 1907, I 66, fehlt merkwürdigerweise auf der Br. A. C. von 1899).

9. Akragas. Der nach Polyb. IX 27 achtzehn Stadien von der Stadt entfernte Hafen (vgl. Strab. C 272 und Ptol. III, 4, 3) lag der größeren Nähe bei der Stadt wegen nicht in der leidlich ge-

schützten Bucht von Porto Empedocle, sondern an der exponierten Mündung des Hypsas. Columba (Porti ant. It. ins. 353) gibt an, daß Reste einer Mole erhalten gewesen seien. Ein Aquaeduct versorgte den Hafen mit Wasser (Schubring, Historische Topographie von Akragas, 1870 S. 6ff. und Hülsen RE. u. d. W.). Fazello sah noch „saxa quadrata" (von Quais? s. Schubring a. a. O.).

10. A k t i o n. Bei der von Augustus neugegründeten Stadt Nikopolis nennt Strabo (C 324) zwei Häfen. Der westliche, Komaros (s. ü. d. Namen im Excurs über die Hafennamen) ist durch sein Fortleben im heutigen Gomaro lokalisiert. Dort sollen noch Molenreste vorhanden sein (Oberhummer, Akarnanien S. 30 ff. und 204ff.). Der zweite größere Hafen lag im Süden und wird mit der tiefeinschneidenden Vathybucht identisch sein. Wenn Dio Cass. L 12 von den Häfen spricht, wird man eher an die beiden Zipfel dieser Bucht als an Einbeziehung des entfernt gelegenen Hafens von Anaktorion denken (so Oberhummer a. a. O.). Keiner der Häfen war in direktem Zusammenhang mit der Stadt. Auch das alte Heiligtum von Aktion hat von jeher einen Hafen besessen (s. die Nachweise bei Oberhummer a. a. O. S. 30 Anm. 1). Augustus stiftete hier im heiligen Hafen ein heiliges Neorion, das ein Marinemuseum bildete, in dem Einheiten aller Größen von den bei Aktion erbeuteten Schiffen aufgestellt wurden (Strab. C 325). Natürlich ist das Neorion erst zu diesem Zweck angelegt (wenn Oberhummer S. 205 von Schiffswerften redet, so erweckt das falsche Vorstellungen. Sehr anfechtbar ist der von Couchoud u. Sworonos im Bull. corr. hell. 1921, 20ff. unternommene Versuch, schon die delische Stierhalle als eine Art heiliges Neorion zu deuten). Bald darauf schon brannte es ab. Wo der Hafen lag, steht nicht fest (Vermutungen s. Gaz. arch. 1886, 236.).

11. A l b a D o c i l i a (Albissola). S. Hülsen, RE. u. d. W. Not. sc. 1891, 219ff. Ueber die Lage und Gestalt des antiken Flußmündungshafens s. Poggi, Porti ant. pen. It. 75. Große Ringe zur Schiffsbefestigung sollen dort gefunden sein.

12. A l b i n g a n u m (Albengo). Mehrere Häfen erwähnt die spätantike Inschrift CIL. V 7781. S. ferner Hülsen RE. u. d. W.; nach Poggi, Porti ant. pen. It.51ff. sollen in der Bucht zwischen Cap Sta. Croce und Sto. Spirito Bruchstücke von Ankern, Ketten usw. gefunden worden sein. Ein den Hafen beherrschender Turm, Pilone, römischen Ursprungs wird von der Tradition als Leuchtturm angesprochen.

13. A l b u m I n t e m i l i u m (bei Ventimiglia). S. Hülsen RE. u. d. W. u. Rossi, Porti ant. pen. It. 16 u. 30ff. Nach Not. sc. 1884, 377 soll eine römische Stadtmauer mit einem monumentalen Hafentor und eingelassenen Eisenringen zur Schiffsbefestigung am Anfang des vorigen Jahrhunderts vorhanden gewesen sein.

14. A l e x a n d r e i a (Aegypten). Ueber den angeblichen Pharaonenhafen s. S. 10. Das Emporion S. 30, 39, 40, u. 43ff. Hafeneinfahrt S. 74. Hauptsächlich 132ff. mit Lit. 132 Anm. 2. Versandung 161ff. Spätantike Anlagen 216ff. Darstellung auf einer Lampe 227 und auf Sarkophagrelief 235ff. Hafenpolizei s. Excurs ü. d. Hafenbeamten.

Ueber die Bezeichnungen Eunostos, Kibotos und Phiale s. Excurs II. Plan XXI.

15. Alexandreia Troas. S. 200 mit Literatur Anm. 1.

16. Aliki (Thasos). Conze, Reisen auf den Inseln das thrakischen Meeres S. 30. Fredrich, Athen. Mitt. 1908, 239; Bent, JHS. VIII, 434; Baker-Penoyre JHS. 1909, 236 ff. Taf. XVI u. XXI. Die thasischen Marmorbrüche liegen auf einer niedrigen, langgestreckten Halbinsel, die nur durch einen flachen Isthmus mit dem Lande verbunden ist. Auf dem Isthmus liegt ein kleines Arbeiterdorf (Fredrich a. a. O.), dabei ein auf einer Plattform ins Meer herausgebauter und von dieser aus auf sechs Stufen zugänglicher Poseidontempel. Bei den Steinbrüchen ist ein großer plattenartiger Felsblock am Ufer mit einem runden Loch durchbohrt, das wohl der Befestigung der Steine ladenden Schiffe diente. Der Marmorboden davor, wo also das Verladen stattfand, ist geglättet.

17. Alsium (Palo). Nach Bull. Inst. 1867, 209 ff. Quai bei einem Villenkomplex am Meer. Geradlinige Reste längs des Strandes im Wasser werden von Zeri, Port. ant. pen. It. 261 als antike Mole angesprochen.

18. Amastris. S. 131 ff. m. Literatur Anm. 3. Plan XX.

19. Ambrakia. S. S. 70 Nr. 7. Bursian I 35 ff. Leake, Northern Greece I 205 ff.; G. Hirschfeld RE. u. d. W.; Oberhummer, Akarnanien 25 ff. Wahrscheinlich hat nur das Epineion der Stadt an der Arachthosmündung gelegen. Für die Annahme, daß der Hafen ein künstlich ausgeschachtetes Bassin gewesen sei (Leake a. a. O.), ist kein Grund vorhanden. Denn die heute stark versandete Mündung war im Altertum schiffbar (Pol. XXI 26, 4; Liv. XXXVIII 3, 11). Das Epineion bestand aus einem Kastell mit einem in den Mauerring einbezogenen Hafen (Ps.-Skyl. 33. Dionys. Call. 29.).

20. Amisos. Hamilton I 279 ff.; Ritter, Kleinasien 796 ff.; Hirschfeld RE. u. d. W. Rottiers, Itin. de Tiflis 1829, 247 ff.; Moltke, Ges. Schriften VIII, 1893 S. 209 u. Plan im Planatlas von 1854 (Urschrift in der Kartensammlung der preußischen Staatsbibliothek); Hommaire de Hell, Voyage en Turquie et en Perse, IV, 1860, 392 ff. m. Plan XX; Cumont, Studia Pontica II, 112 ff.; III, 1, 1 ff. m. Plan II Taf. 10; JHS. XXI, 52 u. 1916, 7 ff.. Wie sehr Amisos, einer der wenigen Naturhäfen des Küstenlandes, als Seeplatz empfunden wurde, zeigt die Uebertragung des Namens Piraeus mit einer attischen Kleruchie im 4. Jahrh. (s. JHS. 1916 a. a. O.). Mithradates Eupator erhob es zu seiner Residenz und dieser Zeit werden die großen Hafenanlagen entstammen, deren Reste noch vorhanden sind. Der ehemalige, östlich vom Stadtvorgebirge gelegene Hafen ist jetzt versumpft. Erhalten ist der Rest einer geradlinigen, rechtwinklig zum Ufer ansetzenden Mole aus Konglomeratquadern (z. T. 19 Fuß lang, 6—8 Fuß breit und 2 Fuß hoch) in etwa 300 Schritt Länge (Hamilton a. a. O., Moltke a. a. O., Stud. Pont. II a. a. O.). Im rechten Winkel dazu verlief eine zweite Mole nordöstlich bis zu einem Riff. So entstanden zwei Häfen, der eine südlich der ersten, der andere

westlich der zweiten Mole, die sich nur in einem Punkt am Ansatz der beiden Molen berührten, ähnlich wie in Rhodos. Der Nordhafen muß bei dem herrschenden Nordwind wohl noch eine zweite nördliche Mole gehabt haben. Moltke sah anscheinend noch (s. s. Plan) an seinem Südufer in der Fluchtlinie der erstgenannten Mole Reste von Quais aus Quaderwerk.

21. Amnisos (Kreta). Angeblich das Epineion des Minos (Strab. C 476). Doch nennt noch Homer den Hafen als „schwierig" (Od. XIX, 188). Die Mole, deren Reste an der jetzt versandeten Mündung des Kartero noch zu sehen sind (Mon. Linc. VI, 223), werden jedenfalls erst späterer Zeit entstammen.

22. Amphissa. Negris, Athen Mitt. 1904, 354 nimmt eine 3 m unter Wasser liegende Reihe von Felsblöcken zwischen zwei Inselchen südlich von Itea für eine antike Mole in Anspruch. Diese Angabe ist nach dem Vergleich mit seiner sicher eine natürliche Klippenreihe darstellenden vorhistorischen „Mole" von Aegina (s. o. S. 10) mit größter Vorsicht aufzunehmen.

23. Anaktorion. Leake, Northern Greece III 493 m. Pl.; Heuzey, Le mont Olympe et l'Acarnanie 384ff.; Hirschfeld RE. u. d.W.; Oberhummer, Akarnanien 28ff. Nach Leake a. a. O. scheint es, als ob die tief eindringende und verzweigte Hafenbucht in den Mauerring der alten Stadt einbezogen gewesen ist.

24. Anaphe. Roß, Inselr. I 75ff. und Arch. Aufs. II 486ff.; Hirschfeld RE. u. d. W.; Athen Mitt. I 249; IG. XII 3, 54; Thera I 161ff.; 351ff. Die Molen, die den Hafen des südlich von der Stadt gelegenen Epineions schützten, werden der hellestinischen Blütezeit angehören.

25. Anaphlystos. Den Hafen erwähnt Ps.-Skyl. 57. Nach Milchhöfer (Text zu den Karten von Attika III—VI 21ff.) sind Reste dreier, hintereinander liegender (?) Molen und eines Quais vorhanden.

26. Ancona. S. o. S. 198ff. m. Lit. Anm. 2. Die angebliche Darstellung auf der Traiansäule S. 229ff. Ueber den Namen s. Exkurs II.

27. Andriake. Ueber die Hafensperrung s. o. S. 72.

28. Andros. Roß, Inselr. II 12ff.; Hirschfeld RE., u. d. W.; Miliarakis, *Ὑπομνήματα τῶν Κυκλάδων νήσων* 1880, 1ff.; Philippson, Beitr. zur Kenntnis der griech. Inselwelt 1901, S. 9ff.; IG. XII 5, XXXII ff.; Th. Saucuic, Andros, Wien 1914 (Sondh. der Oest. Jahrh.). Aehnlich wie Eretria, mit dem die Stadt nahe Beziehungen verbinden (s. Saucuic S. 51), ist Andros von einer etwas entfernten Akropolis erst nach und nach dem Meere entgegengewachsen, das es wie jenes auch zur Zeit seiner höchsten Blüte nur mit einer Schmalseite berührt hat. Hier schnitt eine kleine, jetzt versandete Bucht, von Westen durch einen Bergausläufer geschützt, tiefer als heute ein. Auf ihm endigt die westliche Stadtmauer und an seinem Fuße setzt eine wohl gleichzeitig mit dieser (5.—4. Jahrhundert) gebaute Mole an, die in einer Länge von 140 m geradlinig nach Südosten verläuft und am Ende nach Osten umbiegt (Saucuic S. 10).

Es scheint, daß der Hafen im Mauerring gelegen hat. Er wird gelegentlich inschriftlich erwähnt (IG. a. a. O. 721). Und der bei Ps.-Skyl. 58 neben der Stadt genannte Hafen wird eben dieser sein (Roß a. a. O. S. 16), und nicht wie Saucuic S. 27 meint, die Bucht von Gaurion, was die ständige Verbindung von Polis und Limen in den Periploi nicht zuläßt. Eben deshalb setzt der Stadiasmus (283), wenn er von dieser spricht, besonders den Namen hinzu.

29. Anthedon. Ueber das Emporion S. 29. Molenfundamente aus unbehauenen Blöcken S. 65 Anm. 1. Besonders S. 77 mit Lit. Anm. 2. Molentechnik und Quais S. 104, 105.

30. Antiocheia am Kragos. Beaufort, Karamania S. 193 erwähnt zum Landungsplatz herabführende Felstreppen und Felsabarbeitungen in Gestalt geneigter Rinnen, die vielleicht die Bettungen von Schiffshäusern sind.

31. Antiphellus. Texier, Asie Mineure III 196ff. nennt Reste einer Mole, während es sich nach Benndorf-Niemann, Reisen im südwestlichen Kleinasien, II 60ff. um einen natürlichen Hügelzug, der den Hafen vom Meer trennt, zu handeln scheint.

32. Antissa. S. 75 m. Lit. S. 76 Anm. 1 und Plan V.

33. Antium. S. o. S. 190ff. m. Lit. Anm. 2 und Plan XXXI.

34. Apameia-Myrlea. Perrot-Guillaume, Galatie 12ff. gibt an, daß 1 km östlich von Mudania die Reste zweier antiker Molen vorhanden seien (vgl. Segelhdb. Levante 282).

35. Aphentrika (Cypern). = Urania? Globus XXXIV, 170ff.; Sakellarios, Kypriaka, 1890 I 161; Hogarth, Devia Cypria, London 1889, 54 u. 85. Hogarth sah am Ufer der kleinen Bucht, die als Epineion einer landeinwärts gelegenen Stadt diente, zwei drei Fuß hohe und zwei Fuß dicke Säulen, die zur Befestigung von Schiffstauen gedient haben. Nach Sakellarios wären noch drei erhalten. Auch Reste von Quaimauern sollen noch vorhanden sein. Wie weit diese Anlagen antiken Ursprungs sind, ist fraglich, da auch byzantinische Ruinen nicht fehlen.

36. Apollonia (Sozopolis, Schwarzes Meer). RE. u. d. W., Jiriček, Arch. ep. Mitt. X 162ff.; Comptes rendus 1905, 300ff.; Plan bei Moltke, Russisch-türkischer Feldzug Taf. XIIIff. Eine Felsenhalbinsel wird durch einen nur 180 m breiten Isthmus mit dem hügeligen Land verbunden. Nach Strab. C 319 lag der größere Teil der Stadt auf einer Insel. In Betracht kommt wegen ihrer Größe nur die größte der drei vorhandenen Inseln (Büjük Ada, Hagios Kyriakos) im Norden. Oder man muß angesichts der sehr beträchtlichen Entfernung derselben annehmen, daß zu Strabons Zeit die jetzige Halbinsel noch Insel war (so Jiriček, der angibt, daß der Isthmus jungen Ursprungs ist). Die beiden als groß gerühmten Häfen (Anon. Peripl. Pont. Eux. 85) bestehen aus einer großen, aber sehr gut geschützten Bucht im Osten und einer kleineren westlichen, die durch die 1, 5 Kabell. westlich gelegene Insel (Hagios Petros, Kütschük Ada) gedeckt wird. Baureste auf dieser Insel haben zu der Annahme geführt, daß hier die Altstadt gelegen habe. Doch ist sie

zu klein dazu. An ihrer dem Lande zugekehrten Südspitze sind die Reste einer aus dem Wasser auf eine Plattform heraufführenden Landungstreppe erhalten. Die Existenz dieser Skala schließt die Annahme eines Dammes, der diese vermeintliche Altstadtinsel mit dem Lande verbunden hätte, geradezu aus.

37. Apollonia am Ryndakos. S. 152, Anm. 1.

38. Aquilaria (Tunis). Bei Koudiat el Guerria unter dem Wasser Reste von Quais und Molen (Atl. arch. de la Tunésie, Bl. VIII).

39. Aradus. Renan, Mission en Phénice 29 ff.; Western Palestina Survey I, 1881, 75 ff.; Pietschmann, Gesch. der Phönizier S. 37. Benzinger RE u. d. W.: Die Stadtinsel von Aradus, mehr als 3 km vom Lande entfernt, hatte ihren Hafen an der diesem zugekehrten Ostseite, wo durch eine breite Mole ein künstlicher Doppelhafen geschaffen wurde. Außerhalb dieser finden sich auf der Ostseite in der Stadtmauer, die wohl spätestens der hellenistischen Zeit entstammt, Löcher, in denen Ringe zur Befestigung von Schiffstauen gesessen haben mögen. Auch in der dem Meere zugekehrten Stadtmauer springt gelegentlich ein durchlochter Stein vor (West. Pal. Surv. a. a. O.). Davor ist der Felsboden quaiartig abgearbeitet. Auch in Arados gab es wie in Tyros und Karthago (s. o. S. 139, Anm. 2) eine Eurychoria, wohl den Hafenmarkt (Chariton, Aphrod. VIII, 6, s. Movers II, 1, 195). Zu Arados gehörte auf der Peräa ein Hafenplatz Karnos (Strab C. 753), in dem der Stad. Mar. Magn. 128 Koitones für kleine Fahrzeuge erwähnt. Was darunter verstanden ist, ist schwer zu sagen. Denn das Wort kommt sonst nirgends in ähnlicher Bedeutung vor. Angesichts der Bemerkung, daß sie nur für kleine Fahrzeuge reichen, wird man es etwa synonym mit Hormos als Anlegeplatz oder Liegeplatz für dieselben verstehen dürfen, was auch sprachlich verständlich ist. An Schiffshäuser zu denken (Oberhummer RE u. Karne I), liegt kein Grund vor.

40. Ariminum. Strab. C 217 nennt den Hafen. Er lag vor der Flußmündung und wird wohl schon durch Augustus ausgebaut worden sein. Ueber ihn: Tonini, Storia civile e sacrale Riminese, 1848 I, 214 ff. und Il Porto di Rimini 1864; Leger, Les traveaux publics II, 465. Porti ant. pen. It. 346; Pläne bei Tonini und mit sehr davon abweichender Angabe der Mole bei Stoffel, Hist. de Jules César, 1887, pl. I. Die Mole, von der auch Tonini nur noch ein Stück, anscheinend die Spitze, innerhalb des versandeten Hafengebietes sah, bestand aus Quadern mit Bleiverklammerung. Der Turm an ihrem Ende (6 Fuß im Quadrat) aus kleinen Steinbrocken ist wohl ein Leuchtturm spätantiken oder mittelalterlichen Ursprungs.

41. Artake. Der antike Hafen lag unter dem Schutze des Stadtkaps von Artake und der diesem vorgelagerten gleichnamigen Insel und galt als tief (Timosthenes bei Steph. u. Artake). Aeltere Reisende (Hamilton II, 99; Prokesch von Osten, Denkwürdigkeiten III, 266) berichten von Resten einer Molenverbindung zwischen Kap und Insel. (Nicht auf den Plänen Br.A.C. 884 und Hassluck, Cyzicos 1911, 16.) Nach den Angaben des Segelhandb. (Levante 275)

handelt es sich um zwei in einer Flucht verlaufende Molen, deren nördliche vom Kap ausgehende 110 m lang sei, mit einer 130 m breiten Einfahrt dazwischen. Die Angabe des Timosthenes (a. a. O.), daß der Hafen nur für 8 Schiffe Raum geboten habe, muß auf einem Ueberlieferungsfehler beruhen.

42. Asine. Eine Mole aus Quaderwerk, über die nähere Angaben fehlen, wird bei Aldenhoven, Itineraire descr. de l'Attique et du Peloponnèse, 1841, 176; Boblaye, Recherches 112; Curtius, Pelop. II, 167 genannt.

43. Asopos = Kyparissia? (Xyli). Reste von Molen liegen im Meer an der Nordseite der Halbinsel (Leake, Morea I, 225 ff.; Philippson, Peloponnes 179).

44. Aspis. Tissot, Géogr. comp. de l'Afr. Rom., 1888, II, 135 ff. mit Angabe der älteren Notizen S. 809, Partsch, Pet. Mitt. 1883, 205; Dessau RE. u. d. W. Nr. 11; Atl. arch. de la Tunésie Bl. 16 m. Text. Segelhdb. III, 315. Reste zweier geradliniger Molen und eines Quais sind in der Hafenbucht erhalten.

45. Assos. Investigations of Assos, 1902; Pap. Am. sc. Ath. I/II; RE. u. d. W. Die uralte vorgriechische Stadt ist, obwohl am Meere gelegen, eine reine Landstadt gewesen (Wilamowitz, Berl. Sitz.-Ber. 1906, 77 Anm. 3). Tief unter der Stadt lag der Landeplatz der bis ins späte Altertum bedeutenden Ortschaft, ohne Kontakt auch mit dem im 4. Jahrh. erbauten Mauerring. Es war ein völlig ungegliederter, nur im Osten ein wenig zurückspringender, flacher Strand. Hier mag vielleicht verhältnismäßig früh die kurze, nach Süden vorspringende Mole, die den relativ noch am wenigsten ungeschützten Strandteil von Osten deckte, gebaut worden sein. Westlich davon wurde, wahrscheinlich in der Kaiserzeit, der auch die Mehrzahl der in der Unterstadt am Hafen gelegenen Bauten entstammt (Inv. of Ass. S. 2), durch eine bogenförmige lange Mole ein langgestrecktes, nach Westen geöffnetes Becken geschaffen. Reste von Steinen mit Löchern zur Schiffsbefestigung sollen vorhanden sein (Pap. a. a. O. 78 ff.). Die angekündigte amerikanische Spezialaufnahme des Hafens scheint nicht zur Ausführung gekommen zu sein. Die gelegentlich geäußerte Vermutung, daß die Anlagen schon der vorgeschichtlichen Zeit angehörten (a. a. O. 55 ff.), ist ganz unbegründet.

46. Astypalaia (Kos.). Ross, Inselr. III, 136; Rayet, Arch. miss. sc. 1876, 74; Makenzie, Annual IV, 95 u. 98; Herzog, Koische Forschungen, 1899, 167; Dubois, De Co insula, Thèse Paris, 1884, S. 7 u. 20. Herzog, Arch. Anz. 1903, 3; Die Mole, die den Hafen des Epineions der auf der Höhe gelegenen alten Stadt im Norden abschließt (s. Br. A. C. 1898), wird wohl wie die hier gelegene Siedlung erst der Kaiserzeit entstammen.

47. Astyra. Fazio, Intorno etc. 148 ff.; Linotte, Giornale Arcadico XXIV, 1; Diss. Ac. Pont. III, 1829, 1 ff.; Canina, Archit. III, 143. Zeri, Porti ant. pen. It. 296 ff.; Leider fehlt eine Planaufnahme dieser aus verschiedenen Gründen sehr interessanten kleinen

Hafenanlage. Sie stellte eine Nachbildung des Claudiushafens von Ostia oder des Traianshafens von Centumcellae dar und bestand aus zwei Molen mit einem Wellenbrecher vor der Einfahrt. Auch in der unregelmäßigen Gestalt ähnelt die Anlage offenbar mehr Centumcellae als dem Portus. Die westliche Mole ist stark gebogen, während die östliche fast geradlinig verläuft. Erstere ist massiv, letztere in drei Bögen aufgelöst (s. o. S. 167).

48. Athen. Emporion S. 28 29ff. 40 41 u. 42. Exhairesis S. 44. Einfahrten und Molen S. 73ff. Lange Mauern S. 79 ff. Gesamtanlage S. 101ff. Molenbreite S. 103 Anm. 1. Neorion S. 109. Schiffshäuser S. 113ff. Hafenmarkt S. 157ff. Bauten des Emporions S. 120ff. Angebliche Darstellung des Piraeus auf der Traianssäule S. 231. Ueber die Verwaltung s. Exkurs I. Ueber die Hafenabgaben s. S. 45 Anm. 1. Ueber die Namen Kophos und Kantharos s. Exkurs II. Für alle Einzelheiten sei auf Judeichs „Topographie von Athen" verwiesen. Die Schiffshäuser, die Negris (Athen. Mitt. 1904, 349) in der Bucht von Phaleron unter Wasser und 250 m von der Küste gesehen haben will, können unmöglich wirklich vorhanden sein, da sie bei der steten Landzunahme dort, im Altertum, selbst wenn man eine regionale Küstensenkung annimmt, noch weiter entfernt gelegen haben müßten (s. o. S. 79ff.). Plan XII.

49. Athenai Diades. Ulrichs II 236 u. Rhein. Mus. 1847, 501; Geyer, Die Insel Euböa I, 1903, 99; Reste einer Mole.

50. Attaleia. S. 123 m. Anm. 2. Weite der Einfahrt S. 74. Plan XVIII.

51. Aulon. Patsch, Das Sandschak Berat, 1904, 63 ff. JHS. 1907, 184. Der erst spät genannte Hafenplatz scheint im ausgehenden Altertum eine bedeutende Rolle gespielt zu haben. Dieser Zeit wird die gewaltige, schnurgerade Quaianlage entstammen, die sich über einen Kilometer weit am flachen Strand hinzieht. Sie ist am Ufer abgefaßt durch eine 3 m breite Futtermauer aus 3 Reihen grosser, roh behauener Blöcke. Ein erhaltenes Stück einer senkrecht dazu verlaufenden Quermauer gleicher Technik und Breite läßt vermuten, daß das Füllwerk des Quais mit solchen Querverstrebungen durchsetzt war (S. den Plan bei Patsch a. a. O.). Die Quaibreite muß danach mindestens 15 m betragen haben.

52. Bargylia. Newton, Halicarnass etc. II 604 ff.; Texier, Asie Mineure III 143 ff.; RE. u. d. W.; Pläne Br. A. C. 1889 und Lebas, Itin. pl. 67. Reste von Quais mit Vorrichtungen zur Befestigung der Schiffstaue bei Texier a. a. O.

53. Barium (Bari). Die von Nissen, II 859 genannten Molen des Porto vecchio dürften erst mittelalterlichen Ursprungs sein. S. die alten Stadtpläne bei Carabellese, Bari, Bergamo 1909, und den Plan der Stadt in Baedecker, Unteritalien.

54. Boreion (Afrika). Sethe RE. u. d. W. Beechey, Proceedings of the expedition to explore the North Coast of Africa, London 1828, 233 nennt Reste antiker Quais.

55. Brauron. Hitzig-Blümner u. Frazer zu Paus. I 23, 7; Milchhöfer zu den Karten von Attika III—VI S. 7 u. RE. u. d. W.; Prakt. 1893, 17; Athen. Mitt. XVII, 360 ff.; Eph. arch. 1895, 196ff.; Pläne: Curtius-Kaupert Plan X u. Fimmen, S. 7. Die beiden Molen am Nordrand der Bucht werden ebenso wie die dort gelegene Siedlung erst aus verhältnismäßig später Zeit stammen.

56. Brundisium. S. 21 und über dem Namen im Exkurs II; künstlicher Anlagen großen Stiles bedurfte der prachtvoll geschützte Hafen nicht. S. allgemein: A. de Leo, Dell' antichissima città di Brindisie suo celebre porto, Neapel 1846; Hülsen, RE. u. d. W.; Nissen II 875 ff.; Stoffel, Hist. de Jules César I, 1887, 27 m. Plan III; Leger, Les traveaux publics 464, Plan VI, 2; Correra, Porti ant. pen. It. 336 ff.; Mela II 114 gibt an, daß bei Brundisium wie bei Alexandrien eine Insel Pharos liege. Damit ist offenbar eine der Inseln vor dem Außenhafen gemeint. Deshalb wird dort allgemein ein Leuchtturm angenommen (woher Dubois, Mél. éc. fr. 1902, 440 gar zwei nimmt, weiß ich nicht). Da aber die Insel nicht Pharos, sondern Barra geheißen hat (Festus u. Barium), wird überhaupt bei Mela ein Mißverständnis vorliegen, der diese Insel mit der sonst in seinem Verzeichnis der Adriainseln merkwürdigerweise fehlenden Insel Pharos vor der illyrischen Küste zusammenwarf. Aber selbst wenn auch hier der Name wirklich gehaftet hätte, würde das für einen Leuchtturm ebensowenig beweisen wie bei jener. Zwei Säulen, die an der Spitze der Stadthalbinsel gegenüber der Einfahrt zum Innenhafen stehen, werden wohl auch eher als zu einer Leuchtfeueranlage zu einem spätantiken Monument gehören (Nissen a. a. O.). Daß hier im Altertum noch ein dritter Zipfel des Innenhafens tief ins Stadtgebiet eingedrungen und in den Mauerring einbezogen gewesen wäre, wie Stoffel in seiner Planrekonstruktion angibt, ist ganz unmöglich. Denn Caesar (Civ. I 27) nennt ausdrücklich zwei Straßen, die außerhalb der Mauern zum Hafen führten. Die Stadtmauern müssen also auch ein Stück von dem Ufer zurückgelegen und eine Art Emporion außerhalb gelassen haben, in dem diese Straßen, die wohl aus dem Lande kamen, entlang liefen. Ob wirklich die Atelie, die Sulla den Brundisiern verlieh, nicht nur ein Steuererlaß, sondern eine Erklärung der Stadt zum Freihafengebiet gewesen ist, erscheint fraglich (s. App. Civ. I, 79; Freihafen nach Nissen a. a. O.).

57. Byblos. Benzinger RE. u. d. W. Nr. I; Western Palestina Survey II, 1881 82 ff. werden Quais und Portiken erwähnt. Doch scheinen nach Renan, Mission en Phénice S. 156 all diese Reste erst im Mittelalter an ihre jetzige Stelle gekommen zu sein. Immerhin ist es möglich, daß unter den mittelalterlichen Molen noch antike Fundamente stecken. Pläne bei Renan Plan XIX und Chauvet-Isambert, Syrie et Palestine 595. (Rouvier, Gibal-Byblos, Beyrouth 1899, war mir nicht zugänglich.)

58. Byzanz. Ueber die Einbeziehung und Versperrbarkeit der Häfen S. 69 und 72 Nr. 38; Kult der Athena Ekbasia S. 135 Anm. 1; Neorion S. 146 m. Anm. 3. Emporion S. 37 Anm. 1. Nichts veranschaulicht den

Gegensatz zwischen den Bedingungen antiker und moderner Schiffahrt so deutlich, wie die Tatsache, daß das Goldene Horn, einer der berühmtesten unserer Naturhäfen, im Altertum eigentlich garnicht als solcher gelten konnte, weil es dazu viel zu groß und tief war (Dionys. Byz. fr. 5ff.). Als Häfen im eigentlichen Sinne kamen nur die kleinen Seitenbuchten desselben, etwa den heutigen Anlegestellen der Kaik, entsprechend, in Betracht. Genannt werden drei Häfen (Dionys. Byz. fr. 9), von denen bis zur Zerstörung durch Septimius Severus zwei (Dio Cass. LXXIV 10), später nur noch einer in den Mauerring einbezogen waren. Der dritte Hafen lag wohl immer außerhalb desselben. Die Einbuchtungen sind noch im Zuge der mittelalterlichen Stadtmauer und auf Bildern des 18. Jahrhunderts deutlich zu erkennen (s. Mordtmann, Esquisse topographique de Constantinople, 1892, mit Plan und Taf. III). Der der Serailspitze am nächsten gelegene Hafen hieß nach ihr (Bosporios Akra) anscheinend Bosporios (s. Steph. Byz. u. d. W. *Βόσπορος*; RE. u. Bosphorion). Später machte man daraus Phosphorios, zielleicht weil in byzantinischer Zeit hier ein Leuchtturm lag. Endlich wurde auf Grund dieses Namens denn auch noch die Legende von der Hilfe der Hekate Phosphoros bei der Belagerung durch Philipp hierauf bezogen, deren Lokalisierung selbstverständlich ursprünglich bei der Landmauer gewesen ist (Schol. ad Dionys. Byz. a. a. O.). S. allgemein: Mordtmann a. a. O. Merle, Geschichte von Chalkedon und Byzanz, Diss. Jena 1916; RE. u. Byzantion u. Constantinopolis.

59. Caesarea (Germanica). Dieser nicht einmal lokalisierte Ort hat nach Ausweis der Münzbilder (s. o. S. 239) in der Kaiserzeit einen künstlich ausgebauten Hafen besessen.

60. Caesarea (Mauretanien). S. 178ff. m. Literatur Anm. 4; Plan XXVII.

61. Caesarea (Palaestina). S. 179ff. m. Literatur Anm. 3. Münzen des Nero 187 Anm. 1; Ueber die Bezeichnung Sebastos Limen s. Exkurs II. Pl. XXVIII.

62. Caesicis Portus. Reste römischer Quaderquais mit Eisenringen zur Schiffsbefestigung, die durch Bleiguß befestigt sind. Lenthéric, La Provence maritime, 1880, 67 m. Pl. 2.

63. Caieta, das Epineion von Formiae, besitzt einen der von Natur geschütztesten Häfen der italischen Küsten. Es wird deshalb früh und häufig als solcher gerühmt (Strab. C 233; Florus I, 11, 4; Verg. Aen. VI 900; Plin. N. H. III 59; Cic. de imp. Cn. Pompei 33). Daß es aber bedeutendere Kunstbauten gehabt habe, kann nicht angenommen werden. Nach Hist. Aug. Anton. Pius. 8 hat Antoninus Pius hier einen Hafen neu gebaut. Denn das sagt der Wortlaut der Notiz, in der sonst Restaurationen als solche bezeichnet werden. Von einer solchen darf also nicht gesprochen werden (so Correra, Porti ant. pen. It. 315). Auf dem Kap, das den Hafen schützt, wurde eine Marmorsäule mit zwölf Kanneluren und in diese eingeschriebenen griechischen und lateinischen Windnamen gefunden, die als Windrose

gedient hat (s. Att. Ac. Nap. V, 1870, 18; vgl. Hermes XX 623ff. u. Thiersch, Pharos S. 80).

64. Capreae. Feola, Rapporto sullo stato dei ruderi Augusto-Tiberiani 1830, Neapel 1894; R. Schöner, Capri, Wien 1892; Nissen II 770ff.; Beloch, Campanien, 2. Aufl. 1890, 278ff. Hülsen RE. u. d. W.: Weichardt, Das Schloß des Tiberius, 1900; Günther, Georgraphical Journal XXII, 1902, 122ff.; Correra, Porti ant. It. ins. 213ff.: Nach Sueton Tib. 40 hatte die Insel nur eine eigentliche Landungsstelle. Diese wird immer an der Stelle der Marina Grande an der Nordseite gelegen haben, wo Günther die Reste der westlichen Mole festgestellt hat. Es finden sich jedoch noch außerdem an mehreren Stellen villenartige Bauten am Ufer, bei denen es infolge der starken Niveauveränderungen (s. darüber Günther a. a. O.) schwer ist, festzustellen, ob sie mit Hafenanlagen verbunden waren und welcher Art diese gewesen sind. Besonders schwierig steht es an zwei Punkten der südlichen Inselküste. Hier ist die sog. Grotta dell'Arsenale eine etwa elliptische 20 m tiefe, 20 m breite und 15 m hohe Höhle, in der Balkenlöcher von ehemaligen Einbauten zeugen und im Hintergrund zwei besondere kleine Räume abgeteilt gewesen sind (Beschreibung am besten bei Feola a. a. O. u. Schöner a. a. O.). Die leichte Neigung, die der mit Plattenpflaster belegte Boden hat, hat Anlaß zu der Annahme gegeben, daß die Höhle als Schiffshaus gedient habe. Die Neigung setzt sich auch vor der Höhle fort, deren vorderer Rand bei ruhigem Wetter jetzt noch 35 m vom Ufer entfernt ist (Schöner a. a. O.), während bei Südwind die Brandung bis in sie schlägt (Günther a. a. O.). Im Altertum muß der Abstand allerdings noch größer gewesen sein. Dafür, daß diese Höhle wirklich zur Unterbringung von Schiffen gedient hätte, ist keinerlei Beweis erbracht. Die abgelegene Stelle macht das nicht eben wahrscheinlich. Feola gab an, daß nicht weit davon bei der Punta Tragara drei Pfeiler von einer früheren Bogenmole zu sehen gewesen seien, die hier einen kleinen Hafen geschützt hätte. Nach Günthers nicht nur auf dem Augenschein, sondern auf Lotungen beruhenden Feststellungen handelt es sich jedoch nicht um Molenreste sondern um Ruinen von Gebäuden, die jetzt im Wasser liegen.

65) Carales. v. Duhn. Aus dem klassischen Süden Taf. 148ff.: Hülsen, RE. u. d. W.; Pais, Atti Ac. Torino XXI, 963ff. u. Atti Ac. Linc, VII, 1881 302ff.; CIL. X, 2, 787.; Not. sc. 1892, 255ff.: Nissen I 354; Tamarelli, Not. sc. 1905, 41ff. u. Cagliari Romana. Cagliari 1906 (mir nicht zugänglich). Zeri, Porti ant. It. ins. 192ff.: Die Stadt ähnelt in ihrerEcklage zwischen Lagune und Meeresbucht ihrer Mutterstadt Karthago (Paus. X 17, 9, zu der Annahme von Pais, daß C. schon eine vorkarthagische, altphönizische Niederlassung sei, fehlt jeder Beweis). Wahrscheinlich hat hier jedoch von Anfang an die Lagune mit als Hafen gedient. An ihrem Ufer sind die Reste eines antiken Holzbollwerks entdeckt worden, das offenbar einmal mit den zum Einladen bestimmten Erzeugnissen einer keramischen Fabrik zusammengebrochen ist (Not. sc. 1893 a. a. O., v. Duhn a. a. O.). Sie

hat auch am Ausgang des Altertums noch als Hafen gedient (Claudian. Bell. Gild. 520) und noch im 13. Jahrhundert (de la Marmara, Voyage en Sardaigne II, 353 ff.). Die Aufstellungen von Tamarelli (a. a. O. vgl. Zeri a. a. O.), der den antiken Kriegshafen an der Stelle des jetzigen Hafens ansetzt, entbehren sicherer Begründung. Die Tatsache, daß in jener Gegend der römische Marinefriedhof gelegen hat, (Pais, Atti Torino a. a. O.) beweißt dafür nichts.

66. Centumcellae. S. 192 ff. m. Literatur Anm. 6. Ueber den Namen Portus Traianus s. Exkurs II. Plan XXVIII.

67. Chaleion. S. S. 67. Reste einer Mole bei Bursian I, 150.

68. Chalkedon. Sperrung der Hafeneinfahrt S. 72. Jetzt auch Oberhummer RE. u. Kalchedon. Die Stadt hatte ausgesprochene Vorgebirgslage mit Doppelhafen (Dionys. Byz. ed. Wescher p. 34). Nördlich und südlich von ihr, die nach Ausweis der Quellen stets auf die Halbinsel beschränkt blieb, liegen die geräumigen Buchten von Haidar Pascha und Kalamysch, beide nach Südwesten geöffnet und letztere beträchtlich größer. Sie wird im Süden durch eine schmale, klippenumgebene Landzunge abgeschlossen, wahrscheinlich das alte Heraion (Steph. Byz. u. Heraia). Sie war schon im Altertum voller Untiefen und durch das Steilufer, mit dem die Stadt zu ihr abfällt, wenig als Hafen brauchbar. So lag in ihrem Nordwinkel der unbedeutendere der beiden Stadthäfen, der, im Altertum nicht ausgebaut (Dionys. a. a. O.), von Justinian als Eutropioshafen mit Molen versehen wurde (Prok. aed. I, 11; Zon. XIV 13, 7). Gyllius sah noch Reste dieser Molen (De Bosphoro Thracio = G. G. M. II, 94). Der Haupthafen lag in der Nordbucht, doch ist es unmöglich nach Ausweis der Quellen, ihn diese ganz einnehmen zu lassen. Vielmehr kommt nur der östliche Winkel derselben in Betracht, bei der Stadt, wo immer flache Ufer vorhanden gewesen sein müssen, wenn auch die Ufergestaltung, wie der Augenschein lehrt, hier in der Nähe der jetzigen Skala von Kadiköj starke Veränderungen durchgemacht hat. Auch dieser Hafen lag außerhalb des Mauerrings (App. Mithr. 71). Da er aber durch ein Kleithron versperrt werden konnte, muß seine Einfahrt durch Molen verengt gewesen sein. So nennt ihn Hesych denn auch künstlich. Ein Uferraum von 4—500 m stand in diesem Stadthafen sicherlich zur Verfügung und der reicht für eine Flotte von 64 Schiffen vollständig aus (App. a a. O.). Die von Miliopoulos (Athen. Mitt. XXXI, 53) festgestellten Molen (nördliche 400 m, südliche 900 m lang), deren südliche nach Gyllius früher eine Wasserleitung trug, und die die ganze Bucht von Haidar Pascha einschlossen, müssen aus byzantinischer Zeit stammen. Sie bestehen aus einer Schüttung unbehauener Blöcke. Daß man damals einen großen Hafen gebaut hat, ist eine aus der erhöhten Bedeutung der Stadt wohl verständliche Tatsache.

69. Chalkis (Euböa). Emporion S. 29 m. Anm. 1. Brücke S. 85 Anm. 2. Getreidehalle S. 121. Dammverbindung S. 132 Anm. 4. Emporion und Agora S. 158. Reste einer Mole bei Ulrichs, Rhein. Mus. 1847, 481 ff.; Quais in der Bucht von Liani Ammos an der nordöstlichen Ecke der

alten Stadt nennt Papabasileios, Athena III 1891, 607 ff. Ueber das Pyrsophion (Signalstation?) s. Oberhummer RE u. Chalkis 2088.

70. Chersonnesos (Kreta). Pashley I, 268 ff.; Spratt I, 104 ff.; Bursian II, 571; Br. A. C. 2715. Mon. Linc. VI, 238 ff. m. Planskizze. Ch. ist das Epineion von Lyttos und liegt auf einem kleinen, durch einen flachen Isthmus mit Kreta verbundenen Felsvorgebirge. Nur die südliche Bucht kam als Hafen in Betracht. Da die Ruinen zum größten Teil römisch sind, wird auch der Ausbau dieses Hafens am ehesten der Kaiserzeit zuzuschreiben sein. Zwei Molen, eine längere, gebogene, und an der Südspitze des Vorgebirges ansetzende, und eine südliche, kürzere, etwa der Südgrenze der alten Stadt entsprechende, umschließen ihn (s. Br. A. C. a. a. O. u. Spratts Zeichnung auf S. 106). In der von der Br. A. C. erheblich abweichenden Planskizze der Mon. Linc. a. a. O. sind nur eine Mole und im Innern des Hafens Reste von Schiffshäusern angegeben, die zweite Mole wird als Riffkette bezeichnet.

71. Chersonnesos (Krim). S. Minns, Scythians and Greeks, 1913, 493 ff. mit Plan u. o. S. 40 ff., mit Literatur 111 Anm. 1.

72. Chios. S. 82 mit Literatur Anm. 3. Neorion S. 107 ff. Emporion 121. *Xenophylakes* Exkurs 1.

73. Circei. Der bei Strabo C 232 genannte kleine Hafen ist wahrscheinlich die nördlich des Kaps gelegene Lagune Lago di Paola. An ihr liegt auch die in bedeutenden Ruinen erhaltene kaiserzeitliche Stadt. Unter den alten Uferanlagen ragt eine große, halbrund einspringende Landungsstelle hervor. Die Einfahrt in die Lagune ist durch einen Kanal, dessen Nordufer mit Reticulat und gelegentlichen Verstärkungen aus kleinen Steinen abgefüttert ist, gebildet. Dieser Kanal ist ähnlich wie der östliche Zufahrtskanal in Lechaion durch zwei Molen aus Gußwerk ins Meer heraus verlängert. Der dadurch gebildete Gesamtverlauf der Zufahrt war nicht gradlinig, sondern gebogen, wofür wieder auf Lechaion und Phalasarna sowie Seleukeia in Pierien zu verweisen ist. S. über diese Anlage Ashby, Mél. éc. fr. 1905, 157 ff. mit Plan 4/5.

74. Dagha (Afrika). Eine 150 m lange, starke Quaimauer. Atl. arch. de la Tunésie Bl. 15.

75. Darnis. Sethe RE. u. d. W. Barth, Wanderungen I, S. 480, gibt an, daß an der Ostseite des alten Hafens Reste einer Mole vorhanden seien.

76. Daskylion. Mole bei Eski Liman, aus unbehauenen Blöcken, möglicherweise antiken Ursprungs. S. Hassluck, Cyzicus, 1911, Seite 56.

77. Dekhela. Bull. soc. arch. Alex. N. S. II 1909, 371 ff. Bei der Anlage eines modernen Hafens, der der Verfrachtung von Baumaterialien dienen sollte, sind hier dicht bei Alexandrien unter Wasser die Reste einer ganz gleichartigen antiken Anlage festgestellt worden, die jedenfalls dieselbe Aufgabe, vielleicht bei der Erbauung von Alexandrien gehabt hat. Es handelt sich um eine, zum Teil auf Klippen geführte, 210 m lange und 9,50 m breite Mole, deren

Fundamente aus einer Schüttung unbehauener Blöcke bestehen. Darüber liegen zwei Futtermauern aus schönen Quadern ohne Mörtel, zwischen denen ein Füllwerk aus kleinen Steinen jetzt zum größten Teil fortgeschwemmt ist. Zwischen dem Ende der Mole und den Klippen weiter östlich blieb eine 46 m breite Einfahrt. Die Breite der Mole ist beträchtlich und sie diente wohl auch zur Verladung des hier gebrochenen Steinmaterials.

78. Delion. Leake, Northern Greece II, 445; Ulrichs, Annali XVIII, 26 ff. u. Reisen u. Forsch. II, 47; Bursian I, 168; RE. u. d. W. Nr. 5; Annual XII, 93 ff.; Die kleine Filiale des delischen Apoll hatte noch im 5. Jahrhundert keine Siedlung (Thuk. IV, 76, 90, 100). Dagegen bestand eine solche zur Zeit der Quelle des Strabo C 403. Reste einer wohl erst in Verbindung mit dieser entstandenen Mole liegen in der kleinen Bucht von Dilesi einige Meter östlich der modernen (Ulrichs a. a. O. Annual a. a. O.). Erhaltene Länge nur noch 10 m, Breite 4 m. Erhalten sind die Fundamente der seitlichen Futtermauern, bestehend aus je zwei Schichten von 40 cm hohen Steinplatten, deren Fugen mit einem Mörtel aus vulkanischer Erde und Zement verschmiert sind. Darauf liegen in Abständen von je 1,5 m einzelne Quadern (0,82 × 0,40 cm). Es stiegen also anscheinend auf den Fundamenten einzelne Steinpfeiler auf. Deren Verbindung oben wird man sich als ein hölzernes Brückenwerk denken müssen. Maßgebend für diese ganz singuläre Anlage wird der Gesichtspunkt der Ersparung von Steinmaterial gewesen sein.

79. Delos. Vorgeschichtliches Heiligtum S. 17. Neutralität und Asylie 31. Zollerhebung 42 ff. Epimelet des Emporions u. Atelie 45 mit Anm. 1. Archaische Anlagen 50ff. Die hellenistischen Anlagen 152 ff. mit Lit. Anm. 2. Angebliche Bogenmole 167. Ueber die Hafenabgaben S. 45 Anm. 1. Plan XXIV.

80. Dora. Nach Klaudios Jolaos b. Steph. Byz. u. Doros (FHG IV, 363) hätten schon die phönizischen Einwohner in früher Zeit aus dem anstehenden Gestein eine Mole gebaut. Umfangreiche, durch mehrere Buchten sich hinziehende Anlagen von Quais mit Plattenpflaster und mehreren Molen, die, der Ausdehnung des Stadtgebiets entsprechend, eine Gesamtlänge von 1200 m erreichen, erwähnt Guérin, Samarie (Descr. de Palestine II, 1875) II, 305 ff. Sie werden wohl der Kaiserzeit entstammen, da die vorher zerstörte Stadt erst wieder von Gabinius aufgebaut worden ist (s. darüber Schürer, Gesch. des jüd. Volkes[3] II, 1898, 108 u. Benzinger RE. u. Dora Nr. 2). Die Angabe des Plin., daß D. verfallen sei, muß sich wie Schürer richtig hervorhebt, auf den Zustand vor Gabinius beziehen).

81. Elaia. Turm an der Einfahrt S. 74. S. 129 ff. mit Lit. Anm. 4. Kriegshafen S. 146. Plan XIX.

82. Elaious. Reste einer etwa 50 m langen Mole am Fuße des Vorgebirges, das die Akropolis bildete (Bull. corr. hell. 1915, 136 ff.). Altar des Zeus Apobaterios S. 135 Anm. 1.

83. Eleusis (Attika). S. 200 ff. mit Lit. Anm. 6. Plan XXXVI

84. Eleusis (Thera). S. 58 ff. mit Lit. in den Anm.

85. Emporion. S. 33 ff. m. Lit., Anm. 4. Die den Hafen der jüngeren Stadt schützende Klippenreihe ist in der Kaiserzeit durch eine noch 73 m lange und 5 m breite Mole ausgebaut worden, die infolge regionaler Hebung jetzt auf dem Lande liegt und dort noch die kolossale Höhe von 5 m erreicht (s. genaueste Beschreibung bei Schulten, N. Jahrb. 1907, 337; Plan bei Frickenhaus a. a. O. Abb. bei Schulten Taf. I, 1/2 und Annuari 1908, fig. 3, S. 153). Sie besteht aus einem Gußwerkkern, der mit gewaltigen Quadern (1 m hoch, z. T. 5 m lang) verkleidet ist. Eine lokale Tradition weiß von Eisenringen, die an der Innenseite eingelassen gewesen wären, zu berichten.

86. Epetion. Ringe zur Schiffsbefestigung sollen früher an einem Felsen eingelassen gewesen sein. Bull. Dalm. 1901, 33.

87. Ephesos. Anfänge S. 17 ff. Das hellenistische Ephesos 123 ff. mit Lit. Anm. 3. Kult des Appollon Embasios S. 135, Anm. 1. Frührömische Anlagen S. 182. Anlagen des 2. nachchr. Jahrhunderts 202 ff.

88. Epidaurum. Reste von Quais. Evans, Archaeologia 1884, XLVIII, S. 6.

89. Eresos. S. 76 ff. m. Lit. Anm. 5. Molenbreite S. 103 Anm. 1. Molenkonstruktion 104. Plan XIII.

90. Eretria. Emporion S. 29. Archaische Mole S. 51 ff. Anlagen des 4. Jahrhunderts S. 99ff. Lit. dort Anm. 3. Konstruktion der Quais 105. Plan II.

91. Erythrai. Es scheint, daß die frühhellenistische Stadtmauer (s. Weber, Athen. Mitt. 1901, 103 ff. m. Plan. Jacobsthal, Abhdl. Berl. Ak. 1909, S. 24) den vor der Mündung des Haleos gelegenen Hafen einschloß. Denn an seinen Ufern ist die Mauer nicht feststellbar gewesen (Hamilton II, S. 6). Reste einer Mole sind vorhanden gewesen (ebd. S. 10 u. Bürchner RE. u. Erythrai, S. 1578).

92. Euphranta. Dessau RE. u. d. W. Barth, Wanderungen I, 330, 369; Tissot, Géogr. de L'Afrique Romaine I, 1884, 219. Von dem den Hafen westlich begrenzenden Kap Kasr Safran aus läuft eine als Mole ausgebaute 550 m lange Klippenreihe. Eine zweite Mole teilt die Bucht im Innern des Hafens. Auch Reste antiker Quais aus großen, gut behauenen Steinen sind vorhanden.

93. Forum Julium. S. 171 ff. m. Lit. Anm. 5. Sechseckstturm S. 181. Plan XXVI.

94. Fossae Marianae. S. 175. Vignette der Tabula Peut. S. 238.

95. Genetes. Ps.-Skyl. 88 (vgl. Strabo C 548. Steph. Byz. u. d. W. RE. u. d. W.) als kleistos genannt, anscheinend ohne Verbindung mit einer Siedlung, was aber nicht ausschließt, daß eine Befestigung, ein Teichos, vorhanden war. Es ist der einzige Fall, daß ein kleistos ohne Verbindung mit einer Stadt oder einem Fort genannt wird. S. o. Nr. 39 S. 72.

96. Genua. Nach Porti ant. pen. It. S. 112 sind in der Gegend des Palazzo San Giorgio Molenreste bei Erdarbeiten zutage getreten. Die dort aufgestellten Ansichten über die Lage der antiken Häfen stützen sich auf eine Ueberschätzung der Bedeutung der Stadt im Altertum. Vgl. auch Exkurs II.

97. Geraistos. Der durch seinen Poseidontempel berühmte Ort war im 5. und 4. Jahrhundert eine bedeutende Station für den Verkehr, nach dem Osten, der von hier seinen Weg über Mytilene nahm (Thuk. III, 3, 5; Arr. An. II, 1, 2). Der Hafen wird gerühmt (Liv. XXXI, 45, 10; Schol. Thuk. a. a. O.; Et. Magn. u. d. W.). Reste einer Mole erwähnt Baumeister, Euböa, Progr. Lübeck 1864. 71 ff.

98. Gergis. Eine jetzt trocken liegende Mole. Arch. Anz. 1907, 171.

99. Gightis. L. A. Constans, Gightis, Paris 1916 (mir nicht zugänglich, aber besprochen in der mir von Herrn Prof. Freiherrn v. Bissing freundlichst geliehenen Rev. arch. 1916, II, 461 ff.). Reste einer Mole des 3. nachchr. Jahrh., auf welcher eine Porticus lief, von der sich zwei korinthische Kapitelle erhalten haben.

100. Gnathia. Bei Pepe, Notizie storiche ed archeologiche dell' antica Gnathia, Ostruni 1882, S. 152 ff. wird angenommen, daß die kleine in der Mitte der Stadt und bei der Akropolis in das Felsufer tief einschneidende Bucht von unregelmäßiger Gestalt künstlichen Ursprungs sei. S. dort Plan Taf. V Nr. VIII.

101. Gunugu. Reste einer Mole östlich von Cap Sidi Brahim. S. Gsell, Monuments antiques de l'Algérie, II 1901, S. 13 Anm. 3.

102. Gythion. S. 83 ff m. Lit. Anm. 3. Neorion S. 109.

103. Hadrumetum. Dafür, daß der gegrabene Hafen von Hadrumetum vor die hellenistische Zeit zurückginge, fehlt jeder Anhaltspunkt. S. S. 83, 145 und hauptsächlich 212 ff. m. Lit. Anm. 9, Plan XXXIX.

104. Halai. S. 78 m. Lit. Anm. 1.

105. Halikarnaß. Anfänge S. 20. Agora S. 32. Einbeziehung des einen Hafens S. 69 u. S. 71 Nr. 23. Hauptsächlich S. 86 ff. Neorion S. 108. Emporion 121. Königshafen S. 131 u. 134. Plan IX.

106. Herakleia Caccabaria. Reste einer bogenförmigen, 40 m lang erhaltenen Mole. Lenthéric, La Provence Maritime, 1880, 274 ff.

107. Herakleia am Latmos. Krischen, Heraklea am Latmos, Diss. Greifswald 1912 u. Milet III 2, 1922. Eigentliche Hafenanlagen sind nicht deutlich erhalten. Denn auch das Hafenfort (Nr. 42 Krischen Taf. X. Milet S. 35 u. Plan III) ist keine eigentliche Mole, sondern ein vorgeschobener Stadtmauersporn auf einer Landzunge, der ebenso die Zufahrt feindlicher Schiffe gegen die südliche Stadtmauer verhüten sollte, wie die des weiter östlich gelegenen Hafens. Ueber alle Einzelheiten s. Krischen a. a. O. In der Hafenbucht scheinen an der Ostseite und losgelöst von der Stadt

gradlinige Quaianlagen (s. Plan bei Krischen H1) vorhanden zu sein, über die K. sich nicht eingehend äußert.

108. Herakleia Pontica. Angeblicher Phönizierhafen S. 27 Anm. 3. S. 130 ff. m. Lit. Anm. 1. Ueber die Bezeichnung Soonautes S. 27 Anm. 3 u. Exkurs II.

109. Hermione. Anfänge S. 9. Reste der antiken Hafenanlagen sollen am Nordufer der Stadthalbinsel erhalten sein. Curtius, Pelop. II 458. Frazer III 293. Das Heiligtum der Aphrodite, in dem diese als Pontia und Limenia verehrt wurde, wird in dieser Gegend gelegen haben (Paus. II 34 ff.). S. den Plan Athen. Mitt. XXXVI Tafel I.

110. Hierapytna. S. 201 ff. m. Lit. Anm. 4. Plan XXXVII.

111. Hippo Diarrhytos. Die Stadt verdankt ihren Namen der Tatsache, daß sie von dem natürlichen (Partsch, Pet. Mitt. 1883, 201) Abfluß eines riesigen und eine vorzügliche Rhede bildenden Sees (F. 11 000 ha, Segelhdb. III 257 ff.) durchströmt wird. S. Plin. Min. ep. IX 33. Von den großen Hafenanlagen und Neorionbauten des Agathokles (App. Lib. 110, vgl. Diod. XX 55, 3 ff.) hat sich anscheinend nichts erhalten. Doch waren Reste einer Einfassungsmauer des Kanals und einer doppelten Mole an seiner Mündung vorhanden. S. Tissot, Géogr. de l'Afrique Romaine II 1888, 90 mit Angabe der älteren Literatur auf S. 807; Plan: Atl. arch. de la Tunésie Bl. 11.

112. Hippo Regius. Der alte Hafen ist jetzt versandet (Fischer, Mittelmeerbilder, 1908, 149). Reste eines antiken Quais jetzt 1 km stromaufwärts der Seybousemündung. Tissot, Géogr. de l'Afrique Romaine II 1888, 97 ff.

113. Hipponion. Agathokles hatte das Epineion der 4 km vom Meer entfernt liegenden Stadt ausgebaut (Strabo C 256). Jetzt ist der Hafen versandet (bei Bivona, s. Lenormant, La Grande Grèce III 1884, 229; Nissen II 956; RE. Weiß u. Hipponium). Reste der Molen und einer römischen Porticus mit einem monumentalen Marmortor waren vorhanden (Lenormant a. a. O.). Vorrichtungen zum Festmachen der Schiffe am Lande: Caes. Civ. III 101.

114. Histiaia-Oreos. Emporion S. 30. Archaische Mole S. 52 m. Lit. Anm. 1.

115. Horrea Caelia. Reste von Quais: Tissot, Géogr. de l'Afrique Romaine II 1888, 145 (Lit. dort S. 809). Am Ufer liegen mehrstöckige römische Häuser mit überwölbten Räumen im Erdgeschoß, die vielleicht als Magazine dienten und dem Ort den Namen gaben. S. Atl. arch. de la Tunésie Bl. 49.

116. Ialysos. Molenreste aus dem älteren Altertum. Biliotti-Cottret, L'île de Rhodes 1881, 386; van Gelder, Geschichte der alten Rhodier 1900, 369; Torr, Rhodes in ancient and modern times 1885. S. 3. Jetzt auch Annuario III, 1921, 252 ff. Ueber den Namen Schedia s. Exkurs II.

117. Iasos. Pläne: Texier, Asie Mineure III, Taf. I u. Judeich, Athen. Mitt. XV Taf. III. Br.A.C. 1878. Die Stadt liegt auf einer Insel,

die jetzt durch Versandungsmaßen mit dem Festlande verbunden ist, früher von ihm durch einen schmalen Kanal getrennt war (Segelhdb. Levante S. 84). Von ihr und dem Lande umschlossen liegt im Westen der antike Hafen, zu dem sie mit schroffem Ufer abfällt. Sie ist rings, auch an der Hafenseite, von einem hellenistischen Mauerring umgeben, der in römischer Zeit Ausbesserungen und Einbauten erhalten hat (Judeich a. a. O. 132 ff.). Ein großes Tor führte im Nordwesten der Stadtinsel auf eine zum mindesten in römischer Zeit sicher vorauszusetzende Brücke, unter der man sich aber sehr wohl eine nördliche Hafeneinfahrt denken kann (über die Brücke Judeich a. a. O., Texier a. a. O. 137). Der Hafen hat eine Wasserfläche von ca. 180 000 qm. Seine Uferlinie längs der Insel beträgt etwa 900 m. Das war mehr als genug, und so konnte die auf dem Lande gelegene Nekropole bis ans Ufer des Hafens gelegt werden. Die Stadtmauer ist durch einen Abstand von durchschnittlich 40—50 m vom Ufer entfernt (s. o. S. 29). Die Hafeneinfahrt im Süden ist durch zwei Molen, eine östliche 100 m lange, die jetzt einen mittelalterlichen Turm am Ende trägt, und eine westliche etwas kürzere bis auf etwa 50 m (Texier a. a. O.) verengt.

118. Joppe. Die Anlagen, die der Makkabäer Simon hier schuf (I. Makk. 14, 5), können nicht sehr bedeutend gewesen sein und beschränkten sich wohl auf den Ausbau einer in geringem Abstand dem Ufer vorliegenden Riffkette (s. Plan bei Baedeker, Syrien und Palästina[5] S. 12 u. Chauvet-Isambert, La Syrie et Palestine S. 228 u. 230). Denn bei Diod. I 31 erscheint J. ebenso hafenlos, wie bei Jos. Bell. Jud. III 419, wo sich die geschilderten Vorgänge, außen auf der Rhede abspielen. S. a. Schürer, Gesch. des jüd. Volkes II 3, 1898, 99 ff. Guérin, Judée 1868, I 1 ff. Beer. RE. u. d. W.

119. Kalauria. Ein zu dem Heiligtum (s. o. S. 16 ff) und dem dabei entstandenen Ort gehöriges Epineion lag eine halbe Stunde nordöstlich davon an einer der zahlreichen Seitenbuchten der Porosbay. Reste von Schiffshäusern, über die leider genauere Angaben fehlen, sollen dort vorhanden sein. S. Athen. Mitt. XX, 286 u. Frazer V 601.

120. Kallatis. Becher, Jahrb. f. Philol. Suppl. XIX 1851, 343 ff., nennt Reste einer Mole.

121. Kamarina. S. 81 Anm. 1.

122. Kamiros. Reste einer den Hafen von Norden schützenden Mole. S. Biliotti-Cottret, L'île de Rhodes 1881, 14; van Gelder, Gesch. der alten Rhodier, 1900, S. 10; Löschke Athen. Mitt. VI 2.

123. Kardia. Schon die die thrakische Chersonnes abteilende Quermauer des Miltiades hatte bei Kardia geendet (Her. VI 36). Im späten Altertum war hier eine Molen- und Befestigungsanlage ohne Zusammenhang mit jener Isthmusmauer vorhanden, den erst Justinian herstellte (Proc. aed. IV 10).

124. Karnos s. u. Arados Nr. 39.

125. Karpasia. Die Stadt lag wahrscheinlich auf einer Landzunge südwestlich und südlich vom Hafen (s. Hogarth, Devia Cypria,

London 1899 S. 54 u. 88ff. m. Karte u. Globus XXXIV, 169ff.). Diesen (Strabo C 682 u. S. M. M. 314) bildete eine kleine, im Süden und Osten vom Ufer eingefaßte Bucht. Sie wurde durch eine von der Landzunge aus nördlich verlaufende Mole und eine zweite, vom Ufer aus nordwestlich gerichtete geschützt. Letztere ist 370 Fuß lang, 8 Fuß breit und 4 Fuß ü. M. erhalten (Hogarth a. a. O. Globus a. a. O. Sakellarios, Kypriaka 1890, I 159). Sie muß ursprünglich noch höher gewesen sein, da an ihrer Oberfläche Metallklammern zutage liegen. Sie besteht aus großen Quadern mit schwalbenschwanzförmigen Klammern aus Eisen. Da dies einerseits der einzige so ausgebaute Hafen dieser Küste ist und andererseits Demetrios gerade hier landete (Diod. XX 47), wird man die Anlage schon der hellenistischen Zeit zuschreiben dürfen.

126. Karthago. Emporion S. 30. Sperrung der Einfahrt S. 72 Anm. 1. Anlage eines gegrabenen Hafens S. 82. Hellenistische Anlagen S. 138ff. Römische Anlagen S. 163, 170 Anm. 2. u. S. 212ff. Plan XXII. Die von Carton (Rev. arch. 1911 u. Rev. Tunés. 1912) südlich von Bordj djedid angenommene Bucht ist durch nichts erweislich, und daß sie mit dem alten Handelshafen zusammenfalle, wird sowohl durch Appians Beschreibung wie durch die neuerliche Bestätigung der Beuléschen Forschungen (Arch. Anz. 1913, 247) ausgeschlossen. Die römische Restaurierung der Stadt hat sich bei im übrigen einheitlicher Neuanlage an den alten Stadthäfen auf eine Wiederinstandsetzung beschränkt. Nur die Schiffshäuser am Kriegshafen, die natürlich gleich bei der Zerstörung beseitigt worden waren, wurden durch umlaufende Quais ersetzt. Solche aus der Kaiserzeit hat Beulé, dessen Angaben als zuverlässig gelten dürfen, auch am Handelshafen festgestellt. Der westliche Quai war hier 4,53 m breit und ruhte auf zwei 2,50 m abständigen Mauern von 1,20 und 0,82 m Stärke. Auf der Ostseite fand sich nur eine 2,64 m breite Futtermauer. Der Quai war hier also schmäler als an der Westseite, ein Verhältnis, daß dem an dieser, der Stadt zugewandten Seite natürlich stärkeren Verkehr entspricht. Die von Beulé als Einfahrtskanal beschriebene Anlage im Süden wird kaum ein solcher gewesen sein. Noch in byzantinischer Zeit konnte die Einfahrt gesperrt werden (Proc. Vand. I 20, 3). Um sie benutzbar zu machen, mußte der von Scipio seinerzeit in der Bucht von El Kram aufgeschüttete Belagerungsdamm wenigstens in Breite einer Durchfahrt wieder ausgehoben werden. Tatsächlich zeigen denn auch seine Reste (sog. dos d'âne s. Oehler RE. u. Karthago S. 2181) eine Endigung mitten im Meer, so daß zwischen dieser und der Spitze des Falbeschen Trapezes eine Einfahrt von 25 m bleibt, die antiken Bedürfnissen reichlich entsprach. Im Kriegshafen wurde die Insel von einem nahezu 10 m breiten Quai, der aus zwei 7,50 m abständigen, 0,70 u. 0,90 m breiten Futtermauern aus grobem Gußwerk mit Mörtel besteht (Comptes Rendus 1912, 278ff.), eingefaßt. Dazwischen lag ein Füllwerk aus Erde, in dem in Abständen von 2--3 m quadratische Verstärkungspfeiler verteilt waren (s. o. S. 170 Anm. 2).

Der 9,50 m breite Damm, der im Norden zur Insel führte, war durch einen 4,55 m breiten, überbrückten Kanal durchbrochen.

127. Karthaia (Keos). Eine Inschrift der Kaiserzeit nennt vielleicht ein Choma (IG. XII 5, 1097), eine Mole oder einen durch Aufschüttung hergestellten Quai. Zum Gebiet von Karthaia gehört auch ein Hieros Limen (ib. 1485. test.).

128. Kaunos. Nach Ps.-Skylax 99 u. Strabo C 651 war der jetzt versumpfte Hafen in den Mauerring einbezogen. In ihn konnte man nur durch die Flußmündung zwischen befestigten Höhen hereinfahren; er war von diesen rings so umschlossen (s. Collignon, Bull. corr. hell. I 338ff.), daß die Einbeziehung durch die Natur vorgezeichnet war. Strabo nennt auch Neoria, von denen sich nichts erhalten zu haben scheint.

129. Kedreai. Reste einer Mole. Bull. corr. hell. 1886, 423ff.

130. Kenchreai. Anfänge S. 9 u. 25. Aphroditeheiligtum S. 54. Archaische Mole S. 53. Angebliche Darstellung auf der Traianssäule S. 231. Münzbild S. 238. Der hellenistischen Zeit gehört wohl ein Quaderturm am Molenansatz an (4,45 × 3 m), der vermutlich von einer damals geschaffenen Befestigungsanlage stammt (Misc. Salinas 1907 S. 71ff., wohl identisch mit der im Plan von Georgiades durch Δ bezeichneten Ruine). Im Innern des Hafens finden sich Quaianlagen mit Futtermauern aus 2—3 Schichten von Quadern hintereinander (Curtius, Pelop. II 538), die noch eine Höhe von 1,30 m ü. M. erreichen (Paris, Bull. corr. hell. 1915, 22). S. Georgiadis Fig. 2 u. 3. Auf Münzen des Antoninus Pius steht an der Einfahrt, also doch wohl am Ende der alten Mole (s. o. S. 238. So Imhof-Gardner a. a. O. Weitere Lit. bei Bölte RE. u. Kenchreai. Bursian II 19 gibt an, daß dort noch das Fundament erhalten sei), eine jedenfalls damals neuerrrichtete Poseidonstatue. Eine solche aus Bronze stand nach Paus. II 2, 3 *ἐπὶ τῷ ἐρύματι* (codd. *ῥεύματι*) *τῷ διὰ τῆς θαλάσσης*. Dieser Ausdruck deutet gleichfalls auf eine Mole und nicht auf einen Quai (so Georgiadis a. a. O.). *Ἕρυμα* ist uns sonst weder für das eine noch für das andere belegt. Wie der Vergleich mit einer Inschrift aus Kyzikos (JHS. XXII 129 Z. 7) lehrt, wo gleichfalls eine auf einer als *ἕρυμα* bezeichneten Mole stehende Poseidonstatue genannt wird, hatte Leake (Morea III 235), der für das überlieferte *ῥεύματι* statt *ἐρύματι, ἕρματι* einsetzte, wohl Recht, wenn auch *ἕρυμα* in einer ähnlichen Verwendung bei Paus. IV 35, 1 vorkommt.

131. Kerasus-Pharnacia. Rottiers, Itinéraire de Tiflis, 1829, 231; Hamilton I 261; Segelhdb. Schwarz. Meer 394. Br. A. C. 2220. Gradlinige Mole an der Westspitze der Halbinsel, auf der die Stadt liegt, 1,5 Kabellängen lang erhalten.

132. Kition. Ohnefalsch-Richter, „Ausland" 1879, 970ff. u. „Unsere Zeit" 1880, 1ff.; Cesnola-Stern, Cypern I 1879, 53; II 299; Roß, Inselreisen IV 85; Rev. arch. 1885 II 346; 1870, 24ff.; Sakellarios, Kypriaka 1890 I 30ff.; Oberhummer, Die Insel Cypern 1903 S. 107 u. Ztschr. Ges. f. Erdk. Berlin 1890, 201 u. 1892, 467ff.;

Bürchner RE. u. Kition; Pläne: Oberhummer, Ztschr. 1890, 201 u. Br.A.C. 846. Nach den übereinstimmenden Berichten aller Augenzeugen ist zweifellos der kleine, jetzt wieder zugeschüttete Salzteich nordwestlich der Marina ein Rest des antiken Hafens gewesen. Aber dafür, daß er künstlichen Ursprungs sei, wie allgemein angenommen wird, fehlt jeder Anhaltspunkt. Und selbst wenn er es wäre, brauchte er noch nicht aus altphönizischer Zeit zu stammen, sondern wohl erst aus dem späteren Altertum. Aber es fehlt in dieser Gegend der kyprischen Küste durchaus nicht an natürlichen Lagunenbildungen. Starke Küstenveränderungen haben seit dem Altertum stattgefunden, und es wäre bei Lage der Dinge Vermessenheit, auch nur Vermutungen darüber anstellen zu wollen, wie es hier ein Jahrtausend vor Strabon aussah. Nach Strabo (C 682) war später der Hafen in den Mauerring einbezogen. Am Fuße der an der Südostecke des Salzsees gelegenen Akropolis fanden sich zwei, 7 m hohe, senkrecht eingelassene Pfeiler mit horizontaler Durchlöcherung zur Befestigung von Schiffstauen (Ohnefalsch-Richter a. a. O.). Reste eines antiken Hafendammes sollen in den Fundamenten des Klosters stecken (Cesnola-Stern a. a. O.)

133. K l a z o m e n a i. Einbeziehung des Hafens S. 132 Anm. 4 m. Lit. Reste einer Mole auch an einem Vorgebirge westlich der Stadt, s. Prokesch von Osten, Wiener Jahrbücher 1832, 3, Anz. Bl. S. 11; über Chyton s. Exkurs II.

134. K n i d o s. Archaische Anlagen S. 60ff. Hellenistische Anlagen 126ff.; Neorion 146. Angebliche Bogenmole 167. Außer der oben angeführten Literatur s. Benndorf-Niemann, Reisen in Lykien und Karien S. 16 u. Taf. 5; Bürchner RE. u. Knidos.

135. K o r k y r a. S. 96ff. mit Literatur Anm. 4. Neorion 108ff, 115, Emporion 121. Ueber die Namen Hyllaikos und Alkinooshafen s. a. Exkurs II. Plan XV.

136. K o r o n e. Gleichzeitig mit der Anlage einer neuen messenischen Stadtbefestigung im 4. Jahrh. (JHS. XXV 40ff.; Deltion 1916, 65ff.) wird die Mole entstanden sein, die unter Benutzung natürlicher Riffe das flache, die Bucht von Süden schützende Kap verlängert (Curtius, Pelop. II 166; Bull. Inst. 1841, 43ff.; Deltion a. a. O.).

137. K o r y k o s. Der bei Mela I 71 genannte Hafen ist die Bucht westlich der alten Stadthalbinsel, auf der jetzt ein mittelalterliches Kastell steht (s. Br. A. C. 237), die dort genannte Rhede liegt südöstlich davon. Der Hafen wird durch eine von der Spitze des Kastells ausgehende Mole (100 Yards lang nach Beaufort, Karamania 241ff.) antiken Ursprungs (?Heberdey-Wilhelm, Denkschr. Wiener Ak. 1896, 67) geschützt. Sie besteht aus unbehauenen Blöcken. Beaufort sah an ihrem Ende noch die Reste eines (mittelalterlichen) Leuchtturms. Die Erwähnung von einem *σύστημα τῶνλιμενιτῶν λινοπωλῶν* bei Heberdey-Wilhelm Nr. 151 läßt auf einige Bedeutung des Hafenverkehrs schließen.

138. K o s. Ueber Astypalaia s. Nr. 46. Hetärensteuer S. 54 Anm. 3. S. 82 m. Lit. Anm. 2.

139. K o s s u r a. Eine prähistorische Siedlung in Vorgebirgslage ließ den Hafen außerhalb der Befestigung (Mayr, Röm. Mitt. XIII 369 ff.). Die spätere Stadt lag 1,5 km davon entfernt. Innerhalb desselben, der an der Stelle des modernen Pantelleria liegt, werden zwei Klippenreihen wohl mit Recht als Reste antiker Molen angesprochen. S. Mayr a. a. O. Orsi, Mon. Linc. IX, 505 ff. m. Plan. Columba, Porti ant. pen. It. 245 ff.

140. K r o t o n. Der Hafen war zwar an sich ungenügend, aber an diesem sonst ganz hafenlosen Küstenstrich doch von unschätzbarem Wert (Pol. X 1). Nissen II 938 erwähnt Molen, deren weder bei Lenormant, La Grande Grèce II 1881, 1 ff. noch bei Correra Porti ant. pen. It. gedacht wird.

141. K y d o n i a. Anfänge S. 7. Archaische Anlagen S. 57 ff.

142. K y p a r i s s a. Ueber die Zollerhebung s. S. 41 ff. Wie die dort besprochene Inschrift ebenso wie die Ausdrucksweise des Pausanias (IV 36, 7) zeigt, lag der Hafen außerhalb der eigentlichen Stadt. Aus der Zeit, als diese zum Epineion des neugegründeten Messene erhoben wurde (s. darüber vor allem Philippson, Pelop. 347 ff.), werden auch die von Curtius (Pelop. II, 184 ff.) erwähnten Molenreste stammen.

143. K y r e n e - H a f e n (Apollonia). Reste von Quais (Barth, Wanderungen I 453 ff.). Borsari, Tripolitania, Cirenaica e Fezzan 1888, 173) und Molen, die die den Hafen schützenden Inseln mit dem Lande und untereinander verbanden. Den so gebildeten Hafen hat die (wohl hellenistische) Stadtmauer nach Barth anscheinend eingeschlossen. Die von Pacho, Voyage dans la Marmarique, 1827, S. 160 ff. Taf. 16 ff. als halbrunde Quaianlage angesprochenen Reste stammen von einem Theater.

144. K y z i k o s. Anfänge und archaische Zeit S. 63 ff. mit Lit. Anm. 3. Anlagen des vierten Jahrhunderts 100 ff.; Molenlänge S. 103. Kult des Apollo Ekbasios S. 135 Anm. 1. Ueber die Namen Threkios und Chytos sowie den Hafen Panhormos s. Exkurs II., Plan XI. Seit den ersten Aufnahmen Pottiers wird angenommen, daß die Lagune in ihrem Nordteil noch einen besonderen Hafen gebildet habe, der der dritte gewesen wäre. Diese Annahme geht darauf zurück, daß sich hier am Nordende der Lagune ein Rücksprung des Stadtmauerringes zwischen zwei vorspringenden Bastionen findet. Dieser ist nun nach den neueren Aufnahmen von Hassluck, durchaus nicht so regelmäßig, wie es bei Pottier und Rustafjell erscheint. Indem nun die Interpreten, die an den ursprünglichen Inselcharakter glaubten, die beiden Bastionen mit der Anlage der von ihnen ausgehenden „künstlichen“ Dämme in Verbindung brachten, wurde der dazwischen liegende Rücksprung als dritter Hafen angesehen. Tatsächlich wird die Stadtmauer dem Rande der alten Lagune gefolgt sein. Nach Hassluck ist nun an der Südostecke ein Stück einer gradlinigen Mole (Länge ca. 150 m) vorhanden. Aber für die ältere Zeit dürfen

wir keineswegs hier einen dritten Hafen annehmen. Noch Apollonios, oder jedenfalls seine Quelle Deiochos, kennt nur zwei Häfen. Ein Lagunenhafen könnte frühestens mit der Durchstechung der Nehrungen angelegt sein. Ihn einfach Panhormos zu taufen, ist Spielerei (s. Exkurs II). Zu Strabons Zeit führten zwei Brücken jedenfalls über die Durchstiche an beiden Nehrungen zur Stadt (C 575). Aus der gleichen Zeit haben wir einige interessante epigraphische Zeugnisse (JHS. XXII, 126 ff.; Rev. ét. gr. VI 8 ff; u. VII 46). Wir hören da von einer Restauration der Häfen, Kanäle und Lagune auf Kosten der Tryphaina ausgeführt von einem Architekten Bakchios. Einmal wird angegeben, man habe vorher aus Furcht vor einem Kriege die Euripoi zugeschüttet. Es sind zwei Kanäle, entsprechend den beiden Brücken des Strabo (JHS. XXII 129). Sie heißen Dioryges, wodurch ihr künstlicher Ursprung gekennzeichnet wird (Rev. ét. gr. VII, 46 Reinach a. a. O.). Wir hören ferner von der Ausbaggerung der Lagune (*λίμνη*) und der beiden Häfen, nicht etwa der drei Häfen! Endlich wird eine Ausbesserung der Molen genannt. JHS. XXII 126 sind unter den *περιεχόμενα* wohl Quais zu verstehen. Seitdem besteht der Zustand mit der Lagune zwischen den beiden, da sie eine Straße trugen, natürlich dammartig ausgebauten Nehrungen, die durch je eine Brücke unterbrochen waren. Von ihm hat Aristeides in seiner Kyzikenerrede ein rhetorisch begeistertes Bild entworfen (417 ff.). Zu beiden Seiten lagen noch im 4. Jahrhundert die alten, in den Mauerring einbezogenen Stadthäfen (Amm. Marc. XXVI 8).

145. L a p e t h o s. Nach Strab. C 682 gab es dort Neoria (vgl. auch danach Steph. Byz. u. d. W.). In der nach zwei Seiten offenen Hafenbucht (Hogarth, Devia Cypria, London 1889, 112) sollen Reste zweier Molen vorhanden sein (Oberhummer, Ztschr. Ges. f. Erdk. Berlin 1892, 430).

146. L a r y m n a. Hafenplatz des 2. Jahrtausends S. 4 ff. Emporion S. 29. Einbeziehung des Hafens S. 66. Breite der Einfahrt S. 74. Hauptsächlich S. 91 ff. m. Literatur Anm. 1. Molentechnik S. 104. Quaitechnik S. 105.

147. L e c h a i o n. Gründung und Name S. 25, vgl. Exkurs II. Anlage in archaischer Zeit 53 ff. Lange Mauern S. 80. Hellenistische Anlage S. 148 ff. Angebliche Darstellung auf der Traianssäule S. 231. Münzbild S. 238. Plan XXIII.

148. L e m n o s - H e p h a i s t i a. Conze (Reisen auf den Inseln des thrakischen Meeres 1860, S. 77 ff.) erwähnt eine Mole an der aus der Bucht von Hekato Kephales aus in den Stadthafen führenden Einfahrt, die Fredrich (Athen. Mitt. XXXI, 84 ff.; IG. XII, 8, 12 ff.; Vor den Dardanellen 1915, 40 ff.) nicht gesehen zu haben scheint.

149. L e p t i s M a g n u s. Barth, Wanderungen I, 306 ff.; Tissot, Géogr. de l'Afrique Romaine II 1888, 219 ff.; CIL. VIII, 2; vor allem Mélier de Mathusieux, Nouv. arch. miss. scient. X 1903, 245 ff. mit Plänen fig. 1 u. 2. Der Hafen wird gebildet durch die 1 km lange und 350 m breite Mündungslagune eines Flusses, die durch einen kurzen, 60 m breiten Kanal mit dem Meere in Verbindung

steht. Da die übrigen Ruinen nur römisch sind, werden auch die Hafenanlagen erst der Kaiserzeit entstammen und die Notiz des Stadiasmus (93), daß L. keinen Hafen habe, auf eine ältere Quelle zurückzuführen sein. Tatsächlich gibt es zu den Hafenanlagen nur kaiserzeitliche Analogien. Die Einfahrt wird durch ein an der Westseite gelegenes Halbinselkastell beherrscht, von dessen östlicher Spitze eine sie schützende Mole ausgeht. Die gegenüberliegende Halbinsel trägt am Ende einen großen, quadratischen Turm (Leuchtturm?), auf den eine breite Straße zuführt. Hier hat sich offenbar ein Hauptverkehrsplatz befunden. An der Meeresseite laufen hier große, plattengepflasterte Quais nach Art der karthagischen Außenquais. Innen, nach der Lagune zu, finden sich niedrigere Anlagestellen (3) in regelmäßigen Abständen, die durch zwei seitlich angeordnete Treppen den Zugang nach oben vermitteln. Dies System hat eine auffallende Uebereinstimmung mit den Anlegeplätzen, die das Hafeninnere in Terracina (s. o. S. 207) umgeben. Nur sind hier die Vorrichtungen zur Schiffsbefestigung nicht an diesen Skalen selbst, sondern an der Vorderwand der Quais dazwischen angebracht (s. a. a. O. Fig. 2). Reste von Quais, die das Innere der Bucht umgaben, haben sich gleichfalls erhalten.

150. Leptis Minor. Reste von Quais beim modernen Dorf Lemta außerhalb des antiken Stadtgebietes in etwa 100 m Länge. (S. Bull. arch. 1897, 290 ff. u. Atl. arch. de la Tunésie zu Bl. 66 m. ungenügendem Plan.) Auch eine Mole soll vorhanden gewesen sein (Tissot, Géogr. de l'Afrique Romaine II, 1888, 169 ff. nach Auskunft Einheimischer).

151. Leukai. S. 102 ff. Quaitechnik 105.

152. Leukas. Gößler, Leukas-Ithaka, 1904; Oberhummer, Akarnanien 1 ff.; Partsch, Pet. Mitt. Erg. H. 95; Negris, Athen. Mitt. 1904, 354 ff. u. Comptes rendus 1903, 222 ff.; Partsch, Pet. Mitt. 1907, 271 ff.; Dörpfeld, Briefe über Leukas-Ithaka 1905—10 passim; Mélanges Perrot 1903, 82, Arch. Anz. 1902, 107; 1904, 69, und Südwestdeutsche Schulschriften 1906, 37 ff.; v. Marées, Karten von Leukas 1907. Die korinthische Gründung des 7. Jahrhunderts hatte wohl von Anfang an die Aufgabe, Leukas als wichtigen Schiffahrtspunkt zu sichern. Der Streit um Leukas-Ithaka ist der Erkenntnis der geologischen Geschichte der leukadischen Halbinsel zugute gekommen. Namentlich durch die Untersuchungen von Marées (a. a. O. vgl. Partsch 1907 a. a. O.) ist erwiesen, daß eine Landverbindung zwischen Leukas und Akarnanien streng genommen nie bestanden hat. Abgesehen von Tiefenveränderungen ist das Bild im Altertum nicht viel anders gewesen als heute. Der durchaus gut beglaubigte Kanaldurchstich der Korinther muß also im Norden erfolgt sein, wo eine die Lagune abschließende Nehrung verhältnismäßig alten Ursprungs, im Altertum Akte genannt, tatsächlich die Insel fast mit dem Lande verbindet. Zweifelhaft kann nur sein, ob der Durchstich eine richtige Durchbrechung der zu Gestein verhärteten Schwemmmassen der Nehrung nördlich der alten Stadt bei Sta, Maura gewesen

ist oder nur eine Ausbaggerung der durch Schwemmstoffe immer wieder versandenden Durchfahrt zwischen dem Ende dieser Nehrung und der akarnanischen Küste, der sog. Canali stretti (s. Partsch 1907 a. a. O.). In dieser Frage scheint ein „non liquet“ angebracht, da man sicherlich mit mancherlei Veränderungen, namentlich an der letztgenannten Stelle, zu rechnen hat. Für die Geschichte des antiken Hafens von Leukas ist jedoch die äußerst schwierige Frage von Bedeutung, ob und wann etwa der korinthische Durchstich sich durch Versandung schloß, und wieder neu geöffnet wurde. Es besteht, wie Partsch (1907 a. a. O.) nachgewiesen hat, kein Grund, anzunehmen, daß sich der einmal geschaffene Kanal jemals wieder im Altertum geschlossen habe. Im 2. nachchristlichen Jahrhundert war nach Arrians wohl auf Autopsie beruhendem Bericht (Ind. 41, dazu Partsch a. a. O.) das Fahrwasser in der Durchfahrt durch Seezeichen in Form von Stangen markiert. Damals also gab es hier einen Schiffahrtsweg. Als Dioryktos wird er uns in der früheren Kaiserzeit bezeichnet (Dionys. Hal. I 50, 4 u. Plin. N. H. IV 1, 5). Wertvoll ist hier das Zeugnis des vielgeschmähten Plinius, der doch als Marinefachmann über diese Frage orientiert sein mußte. Er gibt gegenüber dem merkwürdig irrigen Bericht des Strabon (s. u.) richtig an, daß es sich um Sandanschwemmungen handelt. Auffällig ist bei ihm die Reihenfolge. Er nennt die Nehrung, Kap Leukatas, dann die Bucht von Drepano mit Stadt und Dioryktos. Offenbar liegt also hier ein Periplus vor, der die Fahrt durch den Kanal nicht empfiehlt. Aber seine Nennung zeigt, daß er existierte und die Maßangabe, daß er benutzbar war. Diese Schwierigkeit erklärt sich folgendermaßen. Ein größeres Kriegsschiffsgeschwader konnte allerdings die einen halben Kilometer lange Fahrstraße nur in Kiellinie mit großem Zeitverlust passieren. Für kriegerische Zwecke, wo doch alles auf Eile ankam, war ein solches Verfahren allzu langwierig und überdies kostspielig. Aus dem 1. vorchristlichen Jahrhundert hören wir, daß man die Fahrstrasse, durch kleine Schlepper gezogen, passierte (Gramm. Lat. I, 134, dazu Partsch 1907 a. a. O.). So hören wir denn auch bei Polybios (V 5, 12) gelegentlich einer Flottendurchfahrt von erforderlichen größeren Vorbereitungen. Ps.-Skylax, 34, erwähnt den Kanal als bestehend und gibt charakteristischerweise die bei seiner Durchfahrung selbstverständliche Reihenfolge Nehrung, Stadt Leukas und erst dann Kap Leukatas (dazu Rößler S. 29). Die Handelsschiffe also fuhren auch damals durch den Kanal. Thukydides erwähnt zweimal, daß Kriegsflotten „über den leukadischen Isthmos gebracht werden“ (III 81, 1; IV 8). Beide Male geschieht das jedoch zu dem ausdrücklichen Zweck, heimlich und ungesehen an den Feinden vorbeizukommen, die also mit einer solchen Möglichkeit nicht rechneten. Aber als ein Beweis für die Unpassierbarkeit durch einzelne Handelsschiffe kann das nicht gelten (Das hat Partsch a. a. O. mit Recht betont. Es ist indessen sehr wohl möglich, daß die Flotten beide Male auf einem Diholkos über den Isthmus gebracht wurden, worauf des Thuk. Ausdrucksweise zu deuten scheint, um das lästige

Schleppen durch die Fahrstraße zu vermeiden.). Der Verkehr durch die von den Korinthern geschaffene Fahrstraße war also zu allen Zeiten, wenn auch immer mit einiger Schwierigkeit, möglich.

Es kann also damit für die Stadtgeschichte als mit einem feststehenden Faktor gerechnet werden, von dem die sonstigen Anlagen unabhängig sind. Die spezielle Wahl der Stadtlage bestimmte sich durch die Forderung nach einer Burghöhe und einem sicheren Hafen. Der letztere war überall in der 400—600 m breiten Meerenge zwischen Leukas und dem Lande gegeben, ersterer fand sich an deren Nordende in einem parallel zum Ufer streichenden isolierten Felsrücken. Die aus dem 5. Jahrhundert stammende Stadtmauer scheint auch am Ufer des Hafens entlanggelaufen zu sein (Partsch Erg. H. 8). Eines besonderen Schutzes durch Molen bedurfte der prächtige Naturhafen nicht. Etwa gleichzeitig mit der Stadtmauer wurde ein Kastell gebaut, das an der engsten Stelle des Sundes im Süden die Zufahrt zur Stadt von Osten beherrscht (Gössler S. 72). Die 600 m breite Enge bei diesem Kastell war durch zwei 8 m breite Molen aus unbehauenen Blöcken, die in einer gradlinigen Flucht verlaufend, nur eine 80 m breite Durchfahrt offen lassen, gesperrt (Partsch Erg. H. S. 4 u. 1907, S. 272. Gössler S. 74 gibt die Breite auf 50 m an und bemerkt, daß zu beiden Seiten Türme gestanden hätten, ohne anzugeben, worauf sich diese Behauptung stützt). Diese Molen hat man den korinthischen Gründern zuschreiben und damit ins 7. Jahrhundert datieren wollen (Partsch a. a. O.). Ein Grund zu dieser Annahme besteht nicht. Nach dem Plan von Marées scheint es auch nicht, daß die Molen mit dem Kastell in einem Zusammenhang stehen. Da ihre Oberfläche nicht erhalten ist (v. Marées a. a. O., gegen Negris a. a. O.), ist es schwer etwas über ihre Bestimmung zu ermitteln. Zur Befestigung können sie, wenn sie im 5. Jahrh. schon bestanden, nicht gedient haben. Denn sonst müßten sie doch bei den zahlreichen Angriffen auf die Stadt einmal erwähnt werden. Aber sie als eine den Hafen gegen den Wind sichernde Molenanlage zu betrachten, geht auch nicht an (so Gössler S. 24 u. v. Marées S. 15). Denn daß sich der alte Stadthafen soweit südwärts ausgedehnt habe, ist ganz ausgeschlossen. Um ihn gegen Wind und Angriff zu schützen, brauchte man auch nicht den ganzen Sund zu überqueren und damit die friedliche Schiffahrt zu erschweren. Eine militärische Sperre aber ist so ohne jeden Zusammenhang mit der Stadtbefestigung ganz undenkbar (so richtig schon v. Marées S. 10) und würde zumindest ein zweites Kastell über dem Ansatz der Westmole voraussetzen. So bleibt nur die Erklärung, daß die Molen die Versandung des Stadthafens verhindern sollten (Negris, Comptes rendus a. a. O.). V. Marées hat gezeigt, wie durch Sedimente, die mit der Strömung von Süden herangeführt wurden, in neuerer Zeit im Innern des Sundes die Landzunge Alexandra entstanden ist. Diese Sedimente konnten erst eindringen, seitdem die antiken Südmolen nicht mehr über die Wasserfläche emporragten. Sie drangen natürlich auch ein, solange die Molen noch nicht vorhanden waren. Aber damit

ist nicht gesagt, daß sie vor der Erbauung der Molen sich an derselben Stelle festsetzten, wie nach ihrem teilweisen Verfall. Denn ganz abgesehen von den sonstigen Veränderungen im Sunde, behindern natürlich auch die Ruinen der Molen die Strömung noch erheblich, die vor deren Erbauung die Sedimente sehr wohl weiter nördlich bis in den alten Stadthafen führen konnte. Dafür, daß tatsächlich im Altertum sicherlich für den Schiffsverkehr sehr unangenehme Untiefen an der Stadt existiert haben, besitzen wir ein ausdrückliches Zeugnis bei Livius XXXIII, 17. Partsch (a. a. O. 1907, 274 ff.) hat angenommen, daß dessen Schilderung bis ins Einzelne auf Polybios zurückgehe und daß dieser also schon den von den Korinthern gemachten Kanaldurchstich irrtümlich in der Meerenge vor der Stadt gesucht hätte. Und er hat weiter daraus geschlossen, daß damals schon im Sunde Untiefen bestanden hätten und daß die Landzunge von Alexandra in diesen ihren Ursprung hätte. Diese Auffassung allerdings muß abgelehnt werden. Denn erstens zeigt die Ausdrucksweise des Livius (nunc — tum. Das „tum“ durch Annahme einer Verschreibung in dem Livius vorliegenden Polybiosexemplar zu erklären, wie Partsch Erg. H. S. 4 wollte, ist doch eine verzweifelte Auskunft), in der ein Gegensatz zwischen seiner Zeit und dem Jahre 197 konstatiert wird, daß er sich auf Autopsie stützt, was sehr wohl möglich ist. Zweitens aber kann jenes „fretum vadosum, quod perfossum manu est“ nur die nördliche Durchfahrt, der Dioryktos, sein. Denn das Livius jene „fauces“, deren Massangaben bei den Schwankungen am Ende der Nehrung und der Unsicherheit der Lage des Dioryktos besser nicht herangezogen werden, nicht an der Ostseite der Stadt ansetzt, zeigt das Folgende: „ima urbis plana erant, iacentia ad m a r e, quo Leucadia ab Acarnania dividitur.“ Das hat dann Partsch anscheinend dazu geführt jene Untiefen nicht unmittelbar bei der Stadt, sondern südlich davon an der Landzunge von Alexandra suchen. Ein strikter Beweis dagegen ist nicht zu erbringen. Aber es erscheint doch auffallend, daß in dieser auf Autopsie beruhenden Schilderung das wesentlichste Phänomen, das der Landschaft die Signatur gibt, die Nehrung mit den canali stretti, ganz unerwähnt geblieben sein soll! Die Schwierigkeit, die Partsch in der Angabe über die Himmelsrichtungen sieht, besteht gar nicht. Es heißt: „Tum paeninsula erat, occidentis regione artis faucibus cohaerens Acarnaniae.“ Ich gestehe, daß ich nicht begreife, warum hier anstelle der westlichen die nördliche Himmelsrichtung angegeben werden soll. Die Orientierung erfolgt von Akarnanien aus und an dessen Westseite, allerdings an der Nordseite von Leukadien endet auch die Nehrung. Auf diese Weise kann weder für Livius noch für Polybius eine falsche Ansetzung des Kanals erwiesen werden. Merkwürdigerweise aber folgt die Bestätigung der Annahme, daß im Jahre 197 Untiefen im Sunde selbst, wenn auch an anderer Stelle, als der Landzunge von Alexandra vorhanden gewesen sind, unmittelbar darauf: „Nam et vada sunt stagno similiora quam mari.“ Diese liegen vor der Stadt. Denn

von ihnen und der anschließenden Ebene aus erfolgt die Bestürmung derselben. Nicht sicher zu sagen ist, ob der Angriff im Süden oder Norden der Stadt erfolgt. Doch ist ersteres wahrscheinlicher. Denn an der Südwestecke liegt die Akropolis, die zuerst genommen wird. Die Römer kamen von Korfu, also von Norden und landen beim Heraion, jedenfalls der Bucht nordwestlich der Stadt. In der Richtung auf den diese Bucht östlich abschließenden Ansatz der Nehrung sind zwischen diesem und der Stadt Reste von Mauern vorhanden, die man als lange Mauern zu einem in jener Bucht gelegenen, 4 km von der Stadt entfernten Epineion gedeutet hat (Partsch, Ergänzungsheft I, 18; Gössler S. 26, s. die Karte von Marées). Diese Mauer stammt wohl eher von einem Diateichisma, das den Zugang zur Nehrung und damit zu dem militärisch wichtigen Dioryktos sichern sollte. Wie dem auch sei, sie machte jedenfalls einen Angriff auf die Stadt von der Nordseite unmöglich. Also erfolgte er im Süden und dort war damals der Sund vor der Stadt stark versandet. Daß das im 5. Jahrhundert bei Erbauung der Stadtmauer noch nicht der Fall gewesen sein kann, lehrt ein Blick auf den Plan. Die Südgrenze des Stadtgebietes verläuft nicht etwa gerade auf der kürzesten Strecke von der Akropolis zum Ufer, sondern einer möglichst grossen Uferlinie zuliebe an einen noch weiter südlich gelegenen Punkt. Die Versandung muß also in die 250 Jahre zwischen der Erbauung des Mauerringes und der Einnahme der Stadt durch die Römer fallen. Erst als sie sich stark bemerkbar machte, also etwa im 3. Jahrhundert, wird man zu dem einzig möglichen Rettungsmittel gegriffen haben, indem man jene großen Südmolen am Zugang zum Sunde erbaute.

Wohl in der ersten Hälfte des 1. vorchristlichen Jahrhunderts (Partsch 1907, 271) wurde Leukas mit dem Lande durch zwei weitere Dämme (von angeblich nur 1,50 m Breite, s. Partsch ebd.), zwischen deren Enden eine Bogenbrücke lag die von Negris, Athen. Mitt. a. a. O., rekonstruierte Brücke hat nur 3—3,50 m breite Durchlässe, was zu schmal erscheint, s. Partsch a. a. O.), verbunden (Strab. C 452, der irrtümlich an dieser Stelle den Kanal ansetzt). An den Enden dieser Brücke standen auf Klippen Bauten, die als Türme bezeichnet werden, obwohl der Grundriß keine klaren Schlüsse zuläßt (s. Plan bei v. Marées, S. 27).

Ueber das Heiligtum der Aphrodite Aineias s. S. 152, Anm. 1. Ueber Ellomenon Exkurs II.

153. L i l y b a i o n. S. 78 m. Literatur, Anm. 2.

154. L i n d o s. S. 20. Plan I. Reste einer von der Nordspitze der Akropolis ausgehenden und den großen Hafen schützenden Mole, die sonst nirgends erwähnt wird, will Guérin, L'île de Rhodes 1880², S. 192 gesehen haben.

155. L i s s o s. Die Stadt wurde im Jahre 386/385 von Dionysios dem Aelteren ausdrücklich als Flottenbasis angelegt (Diod. XV, 13 ff.). Sie lag am rechten Ufer und im Altertum an der jetzt erheblich vorgeschobenen Mündung des Anapos. Daß sie am Meere

lag, zeigt die Schilderung des Polybios (VIII 15, 3) ebenso wie die Tatsache, daß zwischen der Stadtmauer und dem Ufer noch ein Raum außerhalb lag (ebd. 6). Der Hafen muß also innerhalb der Flußmündung gelegen haben, da zweifellos die von Diodor genannten Neoria für 200 (wohl eine übertriebene Zahl) Schiffe mit der Befestigung in Zusammenhang standen. Die Lage derselben ist nicht klar, da die mit Türmen besetzte Stadtmauer am Ufer (Uferlinie kaum 300 m lang, was für nicht mehr als 50 Schiffe reichen würde) umgelaufen zu sein scheint (s. Plan bei Praschniker-Schober, Schriften der Balkankommission VIII, 14 ff. Vgl. jetzt auch Veith, Der Feldzug von Dyrrhachium zwischen Cäsar und Pompeius, 1920, 44 ff.).

156. Lokroi Epizephyrioi. Der jetzt versandete Hafen ist anscheinend in den Mauerring der Unterstadt einbezogen gewesen. S. die Belege bei Nissen II, 953. Ferner Annali 1830, 1 ff. m. Plan Monumenti Inst. Taf. XV. Petersen, Röm. Mitt. V, 161 ff. m. Plan; Koldewey-Puchstein, Die griechischen Tempel in Unteritalien 1899, 1 ff.

157. Lupiae. S. 170, Anm. 1 u. S. 199. Dazu CIL. IX, S. 5 ff. u. Nissen II, 881.

158. Magarsos. Mächtige Quaianlagen an der Pyramosmündung. S. Heberdey-Wilhelm, Denkschr. Wien. Ak. 1896, 6 ff.

159. Magydos (? Laara). Br. A. C. 236. Beaufort, Karamania S. 130 ff. Lanckoronski, Städte Pamphyliens und Pisidiens 1890 I, 19; Annual XVII, 222. Die ausgedehnten, wesentlich der Kaiserzeit angehörenden Anlagen sind vor allem von Beaufort beschrieben worden. Erhalten sind die Reste eines gradlinigen Uferquais aus großen, rechtwinklig zur Fluchtlinie gelegten Quadern zwischen zwei nach Süden verlaufenden Molen von starken, nicht regelmäßigen geschichteten Travertinquadern mit Mörtel, deren Enden durch einen querlaufenden Molenzug verbunden sind, so daß ein rechteckiges Becken mit Einfahrt an einer Ecke ähnlich wie in Hadrumetum entsteht. Auch ein gewölbtes magazinartiges Gebäude liegt am Hafen (Mon. Linc. 1914, 77 ff.).

160. Makaria (? Moulos). Nach Hogarth, Devia Cypria, London 1889, 102 ff. sind Quaireste vorhanden.

161. Mazara. Am Ufer der 70 m breiten und sich auf 50 m verengenden Flußmündung, die 350 m lang und 2,40 m tief war (Columba, Porti ant. It. ins. 252) und darum gut als Hafen dienen konnte (s. a. Freeman-Lupus I, 362; Schubring, Gött. Nachr. 1865, 436; Cavallari, Arch. stor. Sic. N. S. VII, 1883, 70; A. Castiglione, Sulle cose antiche della città di Mazara, Alcamo 1878; Hulot-Fougères, Sélinonte 1910, S. 24), sollen Reste der alten Quais vorhanden sein (Holm I, 138).

162. Massalia. Die Stadt hat ähnlich wie ihre Mutterstadt Phokäa Halbinsellage mit dem Haupthafen im Süden. Daß dieser Lakydon geheißen habe, wie meist angegeben wird, trifft nicht zu, sondern diese offenbar vorgriechische Bezeichnung wendet Mela (II 77) unzweideutig auf den Golf, in dem M. liegt, an. Und dem widerspricht Eusthat. ad Dionys. 75 nicht. Der Hafen, der südlich von

der Akropolis und dem Hauptteil der Stadt liegt, bildete eine schmale tief eindringende Bucht mit einer wenig mehr als 100 m breiten Einfahrt, deren Ufer sich einigermaßen verändert zu haben scheinen. S. darüber Desjardins, Géogr. comp. de la Gaule Romaine II, 154 ff.; Leger, Les traveaux publics 472; Castanier, Hist. de la Provence II, 1896, 26; I. Gilles, Marseille, Paris-Marseille 1875, 1 ff.; Stoffel, Hist. de Jules César 1888, I, 77 ff.; Comptes rendus 1910, 423 ff.; Die gewundene Zufahrt und Gestalt desselben (Dionys. Per. 75 u. Eusthat. dazu) machte ihn gegen Wind und Angriff gleich sicher. Und eines Schutzes durch Molen (Fazio, Intorno etc. 171 ff. wollte auch hier, wie überall von einer Bogenmole wissen) hat er ebensowenig bedurft, wie seine Einbeziehung in den Mauerring wegen seiner Größe möglich gewesen wäre. Dafür, daß er künstlich gewesen sei, wie man schon im Altertum gemeint hat (Avien. IV v. 704ff.), fehlt jeder Anhaltspunkt. Auch ist er viel zu groß dazu. Am Hafen lag ein Stadtteil, der seiner ebenen Lage wegen Pedion hieß (Schol. Lucan. III 381, dazu Rev. arch. 1891, 2, 331 ff.), und in dem wohl das Hauptverkehrzentrum lag. Das Arsenal (Caes. civ. II 1 u. 4. Letzteres zeigt, daß die Reparaturen außerhalb der Schiffshäuser vorgenommen werden, s. o. S. 119 Anm. 4), dessen Schiffshäuser und Hoplothek Strabon (C 179) rühmt, hat hier offenbar im Südostwinkel der Stadt und im innersten Winkel des Hafens gelegen.

163. M e g a r a - N i s a e a. Lange Mauern 80. Kriegshafen 109. Zur Topographie s. Athen. Mitt. XXIX 79 ff. u. ebd. V, 1 ff. mit Plan Beil. zu S. 10. Ueber das Aussehen des Hafens, der durch das anscheinend auf der westlichen Kuppe der Insel Minoa gelegene (Athen. Mitt. XXIX, 91) Fort des Nikias überwacht und eingesehen werden konnte (Thuk. III 51 u. IV 66), wissen wir nichts. Aus der Tatsache, daß die Athener diesen, durch die starken Befestigungen der Akropolis gedeckten Hafen nicht forzierten, kann nicht wie es geschehen ist. (Athen. Mitt. a. a. O. 84), geschloßen werden, daß er in den Mauerring einbezogen gewesen sei.

164. M e g a r a H y b l a e a. Schubring, Ztschr. f. allg. Erdk. N. F. XVII 1864, 437 ff.; Freeman-Lupus I 333; Hulot-Fougères, Sélinonte 1910 68 m. Pl. Cavallari, Mon. Linc. I 711 ff.; Orsi ebd. 757 ff.; Columba, Porti ant. It. ins. 329 ff. Die von Schubring genannte „Mole“, die eine kleine Bucht südlich des alten Stadtplateaus höchst ungenügend schützt, scheint nicht künstlichen Ursprungs zu sein (Cavallari a. a. O. Columba a. a. O.). Dagegen hat sich am Nordfuße desselben ein gradliniger, von Westsüdwest nach Ostnordost verlaufender Quai, dessen Länge noch 34 m feststellbar ist, erhalten (s. darüber Orsi a. a. O., m. Plan). Eine etwa 5,50 m breite Futtermauer aus Quadern, die in vier Reihen hintereinander, teils als Läufer, teils als Binder, doch ohne Regel verlegt sind, stützte ein jetzt verschwundenes Füllwerk, sodaß der Quai eine Breite von etwa 10 m erreicht haben muß. Auch eine senkrecht dazu verlaufende innere Querverstrebung hat sich erhalten. Der Quai wird eher römischer (Cavallari) als archaischer Zeit (Orsi) entstammen.

165. Melite. Reste eines wohl römischen Quais. S. Mayr, Die Insel Malta im Altertum, 1909, 133.

166. Melos. S. 147 Anm. 4.

167. Messana. Aus Diodor XIV 56 geht hervor, daß die Mauer innen am Hafen umlief, der niemals eines Molenschutzes bedurft hat. Caes. civ. II 3 werden Navalia genannt. Ueber die archaischen Münzen von Zankle s. S. 237. Ueber den Namen Z. auch im Exkurs II.

168. Metapontum. Der Hafen lag fast einen Kilometer von der Stadt entfernt (Lago di Sta. Pelagia) und stand vielleicht durch einen Kanal mit ihr in Verbindung, von dem aber keine sicheren Reste festgestellt sind (s. vor allem Lacava, Topografia e storia di Metaponto, Neapel 1891 m. Plan S. 94ff. Ferner Not. sc. 1877, 96ff.; Lenormant, La Grande Gréce I, 1881, 122ff.; Nissen II, 911ff. Correra, Porti ant. pen. It. 332;) Die Behauptung von Lenormant, daß die Lagune kreisrunde Gestalt habe und künstlichen Ursprungs sei (so auch Nissen), trifft nicht zu. Sie ist durchaus unregelmäßig und viel zu groß (Flächeninhalt 14 ha), als daß ihre künstliche Anlage, von der wir nirgends etwas hören, vorausgesetzt werden dürfte. Nach Lenormant (danach Correra) seien noch Reste von Schiffshäusern vorhanden.

169. Methone. S. 208ff. mit Lit. Anm. 6 Münzbild 238; Emporion 36.

170. Methymna. S. 75 m. Lit. Anm. 1.

171. Milet. Emporion an der Löwenbucht S. 29. Epimelet des Emporions 39. Geschlossener Hafen und Löwen an der Einfahrt 127ff. Hellenistische Anlagen an der Löwenbucht 147ff. Ueber die Hafenverwaltung s. Beigabe I. Ueber das Ellimenion S. 45. Anm. 1.

172. Misenum. S. 176ff. mit Lit. Anm. 1. Plan XXIX.

173. Motye. Die Stadt lag auf einer kleinen Insel inmitten eines einst von einer Landzunge, die sich jetzt in eine Inselreihe aufgelöst hat, rings umschlossenen Golfes (s. Schubring, Philologus XXIV, 49ff.; C. G. Polizzi, I Monumenti d'antichità e d'arte della provincia di Trapani, 1879, 12; Holm I, 371ff.; II, 434ff.; Meltzer bei v. Duhn, Aus dem klassischen Süden 58ff.; Cogliton-Innocenzo, Arch. stor. Sic. 1883, 265ff.; de Luynes, Annali 1855, 92). An der Spitze dieser Inselreihe sind Reste einer Mole vorhanden (Porti ant. It. ins. 355). Schon frühzeitig bestand eine Dammverbindung der Insel mit dem Lande (Diod. XIV 47), von der sich ebenfalls Reste erhalten haben. S. o. S. 60 Anm. 2.

174. Myndos. Einbeziehung des Hafens S. 66 S. 123 m. Lit. Anm. 1 Plan XVII.

175. Myrina. (Aeolis). Die Stadt lag an der Mündung des Pythikos (s. Ramsay IHS. II, 277; Sayce ib. III 221; Reinach, Bull. corr. hell. 1882, 197ff.; Pottier-Reinach, Myrina 1887 S. 19ff. m. Pl. I u. II; Schuchhardt, Pergamon I 1912, 96ff.). Den Kern der Ansiedlung bildet der nach Westen ins Meer vorspringende Akropolishügel (Kato Tepe), der im Altertum auf drei Seiten vom Meer umspült war und

nur im Osten durch einen flachen Isthmus mit dem andern Stadthügel (Epano Tepe) zusammenhing. Die Stadt hatte so Doppelhäfen zu beiden Seiten des Isthmus, von denen der südliche jetzt durch die Flußalluvionen versandet ist. Doch noch der hellenistische Mauerring, der beide Hügel umschloß (Schuchhard S. 96), ließ die Häfen außerhalb liegen. Der bei Ps.-Skyl. 98 u. Strab. C 622 genannte Hafen wird wohl der Nordhafen sein. Vielleicht war der südliche schon im Altertum für Großschiffahrtsverkehr zu flach. Im ersteren finden sich am Fuße des Katotepe Reste eines Quais aus Marmorblöcken (Reinach Bull. a. a. O. 200), der der Uferlinie im stumpfen Winkel gebrochen zu folgen scheint. Oestlich wird der Hafen durch eine Mole aus großen 1,5 bis 2 m langen Granitblöcken abgeschlossen (Schuchhardt S. 97). Sie verläuft vom Ufer aus nördlich, um dann im stumpfen Winkel nach Nordosten umzubiegen, schützt also nicht den Hafenteil, in dem der Quai liegt, sondern den östlich von ihr gelegenen. Sie ist wahrscheinlich jüngeren Ursprungs als jener. Dafür spricht auch das andere Material, das bei Quaianlagen im Südhafen (Reinach a. a. O.), in einer Gegend, wo sich hauptsächlich römische Ruinen finden (Schuchhardt S. 98), gleichfalls verwendet worden ist.

176. Mytilene. Einbeziehung des Hafens S. 66 u. 69; Hauptsächlich S. 87 ff. Lit. Anm. 5 Molenbreite 103 Anm. 1 Molenkonstruktion 104, Kriegshafen S. 108, Stoa 121.

177. Narbo. S. 178 m. Lit. Anm. 2.

178. Naulochos (Sizilien). Ueber den Namen s. Exkurs II. Eiserne Ringe zur Schiffsbefestigung, wohl aus römischer Zeit, aus der ein an gleicher Stelle gemachter Münzfund stammt. Bull. Inst. 1836, 95 ff.

179. Naupaktos. S. 65 ff. Ueber den Namen auch Exkurs II.

180. Nauplia. Mykenisches Epineion der Argolis S. 8 m. Anm. 5. Als Seestadt wird die Stadt schon durch ihren Namen, wie auch den ihrer Heroen Nauplios und Oiax charakterisiert (s. Strab. C 368 u. Exkurs II). In klassischer Zeit war Nauplia der Kriegshafen von Argos und als solcher natürlich befestigt (s. Strab. a. a. O.). Als Häfen dienten die beiden Buchten zu den Seiten des Stadtkaps (Eurip. El. 452 u. Paus. II 38, 2). Der Haupthafen war aber natürlich immer die nördliche, vor der argivischen Ebene liegende und geschütztere Bucht (s. Pläne Exp. de Morée II Taf. 74 Fig. 2. Baedeckers Griechenland u. Br. A. C. 1308). Curtius (Pelop. II 390 ff.) sah in der an ihrem inneren Rand umlaufenden, jetzt etwa 100 Schritt vom Meer entfernt liegenden Stadtmauer Löcher, die er als Spuren von Schiffsbefestigungsringen deutete. Die bei Negris, Athen. Mitt. 1904, 352 beschriebene Mole braucht nicht antik zu sein.

181. Naxos. Archaische Anlagen S. 58. Panhormos S. Exkurs II.

182. Naxos (Sizilien). Altar des Apollon Archegetes S. 16 u. S. 29. S. 135 Anm. 1.

183. Neapolis (Africa). Reste einer Mole. Atl. arch. de la Tunésie Bl. 30.

184. Nesis. Del Fazio, Intorno usw. 57 ff. m. Plan Taf. I u. ders. Nuove osservatione 159 ff. m. Taf. I Fig 3. Canina, Archit. III Taf. 154.

Beloch, Campanien 2, 1890, 87 ff.; Günther, Geogr. Journal XXII, 1903, 273 ff. Correra, Porti ant. pen. It. 324. Ders., Porti ant. It. ins. 217 ff. Der Insel ist an der campanischen Küste zugekehrten Ostseite das kleine Lazarettoeiland vorgelagert. Die südliche Mole des hier angelegten Hafens, der seine Entstehung wohl dem Villenbesitz nnd Bäderverkehr der Gegend verdankt, läuft geradlinig von der Ostspitze von Nesis aus und läßt zwischen ihrem Ende und der Südspitze der Lazarettoinsel eine schmale Durchfahrt. Gegen Westen wird der Hafen durch eine von der Nordspitze von Nesis nordwärts verlaufende Mole geschützt. Beide Molen waren Bogenmolen, gleicher Konstruktion wie die benachbarte von Puteoli, die ihnen zweifellos als Vorbild gedient hat. Fazio, der hier selbst als leitender Ingenieur neuere Hafenanlagen schuf, und dabei die antiken, denen er anfangs keine Beachtung schenkte, zum Teil zerstören ließ, sah noch sieben Pfeiler der Ostmole und vier der westlichen. Gegenüber den Molen von Puteoli und Misenum zeigt sich eine technische Verfeinerung in der Anlage der Vorrichtungen zur Schiffsbefestigung an der Innenseite der Molenpfeiler. Während dort nur vorspringende Steine mit horizontaler Durchlöcherung vorhanden sind, sind hier daneben ungefähr in gleicher Höhe, jetzt unter dem Wasser liegend, kleine zylindrische Steinpoller innerhalb je einer halbrunden Eintiefung stehen gelassen, über die eine Tauschlinge einfach herüber geworfen werden konnte, während die Lochsteine das Durchziehen des Tauendes und dann erst seine Verknotung erforderten (Abb. bei Fazio, Nuove usw. a. a. O. u. Günther a. a. O.).

185. N i k a i a (Bithynien). Reste eines (antiken?) Molos. Baedeker, Konstantinopel und Kleinasien, 1914, 265.

186. N i k o m e d i a. S. 167 Anm. 1.

187. N i k o p o l i s. S. Aktion Nr. 10.

188. N i s a e a. S. Megara Nr. 163.

189. N o r a. Die Stadt nimmt eine reichgegliederte Felsenhalbinsel, zwischen deren Zipfeln ein Hafen lag, und den sie mit Sardinien verbindenden flachen Sandisthmus mit zwei weiteren Häfen zu beiden Seiten ein. In allen drei Buchten haben sich am Ufer jetzt im Wasser liegende Mauern erhalten, die jedenfalls von Quais stammen (de la Marmara, Voyage en Sardaigne 1840 II 354; Mon. Linc. XIV 109 ff. m. Plan Taf. VI u. Ansicht Taf. VII). Allerdings scheint es sich auch zum Teil, in der Ost- und Südbucht, wo mehrere parallele Mauerzüge erhalten sind und auch Spuren von Quermauern, um gesunkene Gebäude zu handeln (Mon. Linc. a. a. O.). Sämtliche Anlagen bestehen aus Quaderwerk und werden, wie die sonstigen Ruinen, kaum älter sein als die Kaiserzeit.

190. N i s y r o s. Der Hafen der alten Stadt lag östlich des ein Vorgebirge einnehmenden Stadtgebietes an der Stelle des jetzigen Ortes Mandraki (so Roß, Inselreisen II 71 m. Plan u. Hiller v. Gaertringen IG XII 3, 17. Dagegen ohne zwingende Gründe Annual XII 165 ff.). Roß sah an seiner einstigen Einfahrt im Norden Reste einer 25—30 Fuß breiten Mole. Eine besondere Befestigung schützte

die Einfahrt von Osten (Roß a. a. O.). Aber in den Mauerring einbezogen war der Hafen nicht. An der Ostseite liegt eine Nekropole (Annual a. a. O.).

191. Oea. Im Plan Notiziario II 1916 Taf. VIII wird eine antike Mole unweit der Spitze der den Hafen schützenden Landzunge angegeben.

192. Oiniadai. Gesamtlage S. 80. Neorion S. 110. Bauten Philipps II ebd. Anm. 1. Schiffshäuser 115ff. Stoa S. 147.

193. Olbia (Schwarzes Meer). Emporion S. 30. Prostates des Emporions S. 39. Erste Ansiedlung auf Beresan S. 21, dort auch die Literatur zu Olbia Anm. 2 zu der noch JHS 1896, 344 u. Segelhdb. f. Schwarze Meer S. 140ff. hinzuzufügen ist. Reste einer Mole vor dem durch Abrasion stark veränderten Ufer sollen vorhanden sein.

194. Ophryneion-Pteleon. Calvert, Arch. Journ. XVII, 291ff. u. Athen. Mitt. XXVII 244ff.; Ztschr. f. Ethnol. 1880, 34ff.; Reste einer halbkreisförmigen Mole, die wie die sonstigen Ruinen, der Kaiserzeit entstammen wird.

195. Orikon. S. 189 m. Anm. 5.

196. Oropos. Nach Milchhöfer (Zu den Karten von Attika IX Bl. 9 S. 17ff.) ist bei den modernen Hafenanlagen antikes Material verwenden worden. Bursian (I 220) erwähnt Reste eines Molos parallel zum Ufer, Leake (Demen 2 121) von Quais.

197. Ostia. S. 182ff. Traianshafen 195ff. Reliefdarstellungen 232ff. Münzbilder 239, Plan XXX.

198. Pagasai-Demetrias. Altar des Apollon Embasios S. 135 Anm. 1. Hauptsächlich S. 146 m. Lit. Anm. 2. Marktplätze 158. Ueber den Namen Pagasai s. Excurs II.

199. Panhormos bei Milet. Her. I 157. Dazu Rayet-Thomas, Milet et le Golfe Latmique, 1877, II 27. Wilski, Karte der milesischen Halbinsel (Milet I). Roß, Kleinasien und Deutschland, 1850 S.132, 3 sah noch die alten Molen und „viele im Wasser stehende Säulen zum Anbinden der Schiffe“ (?).

200. Pantikapaion. Dubois de Montpéreux, Voyage autour du Caucase 1843, V 118ff. Pl. II; RE. u. Bosporus. Dragendorff Arch. Anz. 1897, 6. Minns, Scythians and Greeks, 1913, 562ff. m. Plan. Strab. C 309 nennt den östlich von der Stadt gelegenen Hafen und Neoria für 30 Schiffe. Hafen und Neoria auch beim Anon. P.P.E. 50. Die Anlagen werden jedenfalls der Blütezeit des bosporanischen Reiches im vierten Jahrhundert entstammen. Ob der unterhalb der Akropolis vorhandene geradlinige Molo (Länge 2 Kabell.), antiken Ursprungs ist, erscheint zweifelhaft (Segelhdb. Schwarz. Meer 260 wird er als genuesisch bezeichnet).

201. Paphos. Die Angabe des Stadiasmus (297), daß die Stadt drei Häfen gehabt habe, scheint nicht zum topographischen Befund zu stimmen. Jetzt hat sie nur einen Hafen, ein zweiter könnte nördlich von dem kleinen Vorgebirge, von dem die Stadt ihren Ausgang nahm, gelegen haben, wo anscheinend früher das Meer tiefer

einschnitt (Hogarth, Devia Cypria, London 1889, 4ff.). Der Haupthafen bildet annähernd ein gleichschenkeliges Dreieck und ist nach Südwesten offen. Dort war er durch zwei rechtwinklig aufeinander zulaufende Molen, auf deren westlicher jetzt das Kastell steht, geschützt. Die Molen bestehen aus einem Bruchsteinkern mit Quaderfuttermauern, bei denen Metallklammern verwendet worden sind (Roß, Inselreisen IV 185ff. Hogarth a. a. O.). Eine kleine Felstreppe nördlich vom Hafen diente anscheinend als Bootsskala (Hogarth a. a. O.). Mehrere Pfeiler mit Löchern zur Schiffsbefestigung sollen am Hafen vorhanden gewesen sein (Engel, Kyprus 1841, 140ff.; Sakellarios, Kypriaka I 1890, 108.). Sie sind anscheinend ein typisch kyprisches Element (vgl. o. u. Kition Nr. 130).

202. P a r e n t i u m. Ein Molenbau wird durch CIL. V 318 bezeugt.

203. P a r i o n. Reste einer Mole, die den guten und geräumigen Hafen (Strab. C 588; s. Leaf, Troy 184; Dittenberger, Hermes XLI 99; Judeich Berl. Sitz.-Ber. 1898, 549) schützte, sollen vorhanden sein (Segelhdb. Lev. 270).

204. P a r o s. Archaische Anlagen S. 61ff. Einbeziehung eines Hafens S. 66. Reste eines Quais im nicht einbezogenen Hafen westlich der Akropolis Athen. Mitt. XXVI 192. Die Mole, die der östlichen des alten geschlossenen Hafens gegenüber an das, die innere Partie der Bucht von Parikia abschließende Kap im Norden ansetzt, wird in römischer Zeit gebaut sein (ebd. 190). Denn damals hat dieser von der eigentlichen Stadt losgelöste Hafen eine gewisse Bedeutung gehabt, wie Reste eines ausgedehnten Gebäudes im Innern zeigen (Plan a. a. O. 191). Die merkwürdigen, langgestreckten und mehrreihigen Bettungen, die Rubensohn (Athen. Mitt. XXVI 164ff.) in der Bucht von Naussa und ihrer Umgebung festgestellt hat, sind bisher undeutbar. Daß es sich um Schiffshäuser gehandelt habe, schließt die stellenweise paralelle Richtung zum Ufer aus. Bei der für Paros notorischen Küstensenkung werden sie überhaupt kaum als Hafenanlagen aufzufassen sein.

205. P a t a r a. Ueber den Namen s. Exkurs II. Antiqu. of. Jonia III Kap. 3, S. 85ff. Taf. XXXIIff. Benndorf-Niemann, Reisen im südwestlichen Kleinasien I, 1884, 144ff. Ant. a. a. O. wird angenommen, daß der Leuchtturm, der doch wohl erst aus der Kaiserzeit stammen wird, auf dem Ende einer alten, den Hafen von Süden schützenden und jetzt verschütteten Mole stehe, die dann jedenfalls ohne jeden Zusammenhang mit der eigentlichen ummauerten Stadt gewesen wäre. Daß ein überwölbter römischer Bau als Schiffswerft gedient habe (Benndorf-Niemann zu Taf. 33), ist ganz unbewiesen.

206. P a t m o s. Roß, Inselr. II 123ff.; Guérin, Description de l'île de Patmos et l'île de Samos, 1856; Br. A. C. 1574. Den Haupthafen der alten Stadt bildete die noch jetzt als Hafen dienende Scalabucht und auf sie wird sich die Inschrift Ephem. arch. 1915, 132 Nr. 8, die „den Hafen" nennt, beziehen. An dem von ihm durch eine schmale Landzunge getrennten und südwestlich gelegenen Hafen

Kolatalkas liegt eine kleine, mit dem Meer durch einen Kanal verbundene Lagune Lakka. Roß hielt sie für ein Bassin künstlichen Ursprungs. Das erscheint angesichts der geringen Bedeutung von Patmos im Altertum recht unwahrscheinlich. Vielleicht lag aber hier ursprünglich eine Bucht, aus der die erst Lagune entstanden ist. Denn Roß berichtet von Resten einer antiken Mole, die die Lagune vom Meere trennte.

207. Patrai. Lange Mauern S. 80. Römische Anlagen S. 210 ff. Münzbilder S. 239.

208. Pausilypon. Günther, Geogr. Journ. XXII 1903, 148 u. Ders., Pausilypon, Oxford 1913. Die dem Kap vorgelagerten Inseln bildeten im Altertum einen niedrigen Landausläufer, der ebenso wie die Küste in der Umgebung mit reichen villenartigen Gebäuden besetzt war. Es ist schwer sich ein Bild von den Einzelheiten trotz Günthers von zahlreichen Abbildungen unterstützten Ausführungen zu machen. Am Hafen findet sich parallel zum Ufer in etwa 75 m Abstand eine Reihe von Pfeilern von einer Bogenmole (Günther Fig. 103). Auf einer kleinen südöstlich gelegenen Insel ist im Anschluß an die eine Ecke eine massive Mole gebaut. Auch hier verlief anscheinend parallel zum Inselufer eine Bogenmole, von der sich nur ein paar Pfeiler (drei im Plan bei G.) erhalten haben. Sie haben eine Größe von 4,50 m im Quadrat und stehen in etwa 90 cm Abstand voneinander, Maße, die im Vergleich zu denen der Mole von Puteoli wie Miniaturen wirken. Neben den Bogenmolen finden sich hier auch die aus der Wandmalerei uns so wohlbekannten Bogenquais an gewölbten Villenpostamenten (Fig. 107 und Fig. 110, letztere allerdings auf Land stehend und durch Treppen zugänglich. Auch die von G. in Fig. 118 abgebildeten Pilae haben viel zu große Dimensionen, um als Mole eines im Vergleich dazu geradezu winzigen Villenhafens angesprochen zu werden, und gehören wohl zu derartigen Substruktionen). Weitere aber massive Molenbauten, z. T. auf Riffen sind bei Marecchiano noch kenntlich.

209. Peparethos. Ulrichs, Reisen u. Forschungen II 238; Philippson, Beitr. zur Kenntnis der griech. Inselwelt, 1901, 128 ff.; Fredrich, Athen. Mitt. XXXI, 99 ff.; IG XII, 8, 166; Ulrichs sah bei der Stadt Peparethos (Skopelos) noch Reste der antiken Quaderquais. Die moderne Mole ruht auf antiken Fundamenten. Ueber Panhormos s. Excurs II.

210. Perinth-Heraklea. Eine von der Spitze der Stadthalbinsel nordwärts verlaufende Mole, die den antiken Hafen gegen Osten schützt, ist in Unterwasserresten vorhanden S. Br. A. C. 884 u. Segelhdb. Levante S. 253.

211. Phalasarna. S. 80 ff. m. Lit. Anm. 7 Plan IV.

212. Phaleron. S. Athen Nr. 48.

213. Phanagoreia. Minns, Scythians and Greeks, 1913, 566; Kießling RE. u. Hermonassa. Segelhdb. Schw. M. 267. Eine 320 m lange, am ehesten wohl der Blütezeit des bosporanischen Reiches angehörende Mole ist vorhanden.

214. Phaselis. Plan nur bei Beaufort, Karamania 56. Die Stadt liegt auf einer nach Süden vorspringenden Halbinsel, die im Norden von einem Höhenzug und einem ihr schon im Altertum den Ruf ungesunden Klimas eintragenden Sumpf (Liv. XXXVII 23) begrenzt wird. Die Südspitze der Halbinsel, das eigentliche Stadtgebiet, fällt auf drei Seiten steil zum Meere ab (Mon. Linc. 1914, 183). Der Haupthafen liegt im Westen, von dieser Seite die Halbinsel isthmisch verengend. Er wird durch eine dort, wo die Steilküste aufhört, ansetzende, westlich verlaufende und etwa 175 m lange Mole gegen Süden geschützt. Während Ps.-Skyl. nur einen Hafen, wohl eben diesen nennt (100), hatte die Stadt nach Strabo (C 666) drei Häfen. Diese große Ausdehnung wird sie jedenfalls noch vor der Gründung von Attaleia gewonnen haben, vermutlich im vierten Jahrhundert, als Phaselis der bedeutendste Küstenort der ganzen Region war (Arr. An. I 25, 5). Die beiden neueren Häfen lagen an der Ostseite. Der kleinere südliche war durch zwei fast in gerader Fluchtlinie aufeinander zulaufende Molen bis auf eine enge Einfahrt verschlossen. Der dritte, nördliche Hafen war von Natur durch eine Riffkette geschützt und konnte künstlicher Anlagen entraten.

215. Phokaia. Die alte Stadt lag zweifellos an der Stelle der heutigen (Papadopoulos Kerameus, Phokaika, 1878 m. Plan vgl. a. Br. A. C. 2836 u. Böhlau, Aus jonischen und italischen Nekropolen, 1898 6ff.), im innersten Winkel des geräumigen und durch Vorgebirge und vorgelagerte Eilande trefflich geschützten Golfes. Daß die kleine, westwärts vorspringende Stadthalbinsel ursprünglich eine Insel gewesen und erst später durch einen Damm mit dem Lande verbunden worden sei, wie Papadopoulos auf Grund eines mit zweifelhaftem Rechte auf Phokaia bezogenen Fragments des Nikol. Damasc. (FHG. III 387) annahm, das jedenfalls auf eine ganz mythische Vorzeit anspielt, erscheint an Ort und Stelle wenig glaublich. Der südliche der beiden Stadthäfen zu Seiten des Kaps hieß Naustathmos (Liv. XXXVII 31), der nördliche, kleinere lag bei einem Stadtteil Lampter. Denn daß dieser und nicht der Hafen selbst so hieß, wie Papadopoulus und Cuinet, La Turquie d'Asie III 48 behaupten, sagt Livius ausdrücklich. Und mit einem Leuchtturm wird diese Bezeichnung wohl nichts zu tun haben, eher mit der dreieckigen, lampenähnlichen, wir würden sagen keilförmigen Gestalt desselben.

216. Piraeus. S. u. Athen; Nr. 48.

217. Pisa. Ueber die Lage des antiken Hafens unweit Livorno s. Dennis, Cities and cemetries of Etruria[2] II, 69ff.; Nissen II 288ff.; Dubois, Mél. éc. fr. 1902, 440ff.; Vigo, Porti ant. pen. It. 201ff. m. Plan; Solari, Annali univ. Toscane XXIX 1910, 39ff. Daß zu seiner Zeit außer einer Villa mit ins Wasser herausgebauter Terrasse keine eigentlichen künstlichen Hafenanlagen vorhanden waren, sagt Rutil. Nam. I 526ff. ausdrückiich. Navalia nennt Claudian, De bello Gildonica 483.

218. Pitane. Die Stadt lag auf einer südwärts in den Golf von Elaia vorspringenden Halbinsel insularen Ursprungs, die durch

einen schmalen, flachen Isthmus mit dem Lande verbunden ist (Philippson, Reisen und Forsch. im westl. Kleinasien I 1910, 95; Pottier-Reinach, Myrina S. 47; Schuchhardt, Pergamon I 1917, 99ff. m. Plan vgl. Br. A. C. 2836). Es scheint, daß in älterer Zeit nur ein Hafen in Gebrauch war, nämlich die geräumige Bucht im Osten der Halbinsel, die künstliche Anlagen nicht nötig hatte Ps.-Skyl. 98). Dagegen nennt Strabo C 614 ausdrücklich zwei Häfen. Der zweite, wohl in hellenistischer Zeit angelegte, liegt nördlich der größten Breite der Halbinsel an der Westseite, wo die Küstenlinie im flachen Bogen nach Norden zum Isthmus zurückweicht, und ist gegen Westen durch eine etwa 250 m lange geradlinige Mole geschützt, die den Zug der von der Südspitze herkommenden Stadtmauer fortsetzt, welche aber nicht auf ihr, sondern innen am Ufer umlief. Der runde Turm an ihrem Ende wird, wenn er nicht als Endpunkt einer besonderen Befestigungsmauer auf der Mole aufzufassen ist, als Leuchtturm anzusprechen sein.

219. Poiessa (Keos). Unterhalb der Stadt, am Meer ist eine künstliche Höhle im Fels mit geneigtem Boden vorhanden, die Miliarakis, (*Ὑπομνήματα τῶν Κυκλύδων νήσων*, 1880, I, 257 für ein Schiffshaus hielt.

220. Pompeiopolis. S. 204 m. Lit. Anm. 2. Plan XXXVIII.

221. Pomponiana. Reste von einer Mole und Magazingebäuden. Lenthéric, La Provence Martime, 1880, 236ff.

222. Populonia. Der Hafen (über Lage und Ausdehnung s. Nissen II 304ff.; Not. sc. 1903, 4ff.; 1908, 199ff.) hatte keine künstlichen Anlagen (Rut. Nam. I 401). Von den beiden, wahrscheinlich noch aus der Etruskerzeit stammenden, Schiffshäusern, die Strabon (C 223), gewiß einer älteren Quelle folgend, erwähnt, haben sich keine Reste erhalten (Dennis, Cities and cemeteries of Etruria[2] 212ff.).

223. Portus. S. Ostia Nr. 197.

224. Portus Julius. S. 164 Anm. 4 S. 175ff. m. Lit. Anm. 1. S. 190.

225. Poseidion (Karpathos). Roß, Inselr. III 50ff. sah in der Bucht von Posin Reste eines Quais aus Quaderwerk.

226. Potidaia. S. 127 m. Lit. Anm. 4.

227. Priene. Archaische Anlage S. 62. Ueber Naulochon s. Exkurs II.

228. Psara. Der als Unterschluf für bei Sturm auf dem ägäischen Meer überraschten Schiffe dienende Hafen (Schol.Od. III 171), der für 20 solche Raum bot (Eusthat. ad Od. a. a. O.), ist wohl an der Westseite der Insel in der durch Antipsara und mehrere kleine Eilande geschützten Bay zu suchen (s. Br. A. C. 1891). An ihrem Nordufer ist die kleine Insel Daskalion durch einen antiken Damm mit Psara verbunden und bildet so einen kleinen, trefflich geschützten und nach Süden zum Innern der Bay geöffneten Hafen (Nikodemos, *Ὑπομνήματα τῆς νήσου Ψαρῶν*, 1862 S. 7ff.).

229. Ptolemais (Kilikien). Der westliche der beiden, zu Seiten des Stadtkaps gelegenen Häfen war nach Beaufort, Karamania S. 166 (vgl. Br. A. C. 237) durch eine Mole gegen Südwesten geschützt.

230. Ptolemais (Kyrenaika). Ein (antike?) Mole verbindet mehrere den Hafen schützende Inseln mit dem Lande (Barth, Wanderungen I, 399, 406). In einer weit geöffneten Bucht westlich von der alten Stadt und außerhalb derselben sah Barth eine parallel zum Ufer verlaufende, lange und starke Mauer, von der Quermauern ans Ufer laufen, eine Anlage, die er für Schiffshäuser hielt.

231. Pullaria (Val Catena). S. 226 Anm. 1. Neben den großen Quais, die das Innere der Bucht vor den Villenterrassen umsäumen, finden sich am Eingang derselben sowohl im Norden wie im Süden breite Qnaivorsprünge und Anlegemolen, die offenbar zur Verfrachtung der wirtschaftlichen Erträgnisse des Gutes dienten. Das Bestreben nach Gewinnung möglichst großer Anlegefläche ist unverkennbar. Die geringen Wassertiefen in der Bucht zwangen wohl dazu diese Anlagen an die äußeren Enden zu verlegen. Auf der breiten Quaistraße konnte bequem alles dorthin geschafft werden. S. den Plan Oest. Jahresh. Beih. 1915, 133.

232. Punicum (Sta. Marinella). Reste einer römischen Mole. S. Dennis, Cities and cemeteries of Etruria² I, 294ff. u. Not. sc. 1895, 199.

233. Puteoli. S. 163ff. m. Lit. Anm. 2. Angebliche Darstellung 233ff. Glasgefäße 226, Plan XXV,

234. Pylos. Die Felshalbinsel nördlich der Bucht von Navarin hing nur durch eine schmale Nehrung im Norden im Altertum mit dem Lande zusammen. Oestlich von ihr dehnte sich die jetzt eine Lagune bildende nördliche Ausbuchtung der Bay (s. Philippson, Peloponnes, 1892, 351ff. und namentlich die ausgezeichnete Untersuchung von Grundy JHS. XVI 1ff., denen gegenüber Skias, Prakt. 1909, 290 daran festhält, daß die Lagune erst in nachantiker Zeit aus früherem Lande durch Senkung entstanden sei. Die vom Skias am Nordostfuße der Halbinsel im Wasser festgestellten Ruinen geben keinen Beweis für seine Auffassung, sondern geradezu einen dagegen. Es müßte ja doch nach seiner Ansicht die Halbinsel zunächst durch Bodensenkung in nachantiker Zeit zur Insel geworden sein, damit nachher durch Vorbau der Nehrungen erst die Versandung eintreten konnte. Dann hätten aber jene Ruinen auch von Alluvionen überdeckt werden müssen. Es muß sich bei ihnen um Abrasionswirkungen handeln). Die durch die Insel Sphakteria geschützte Hauptbucht kam schon ihrer großen Wassertiefen wegen im Altertum nicht als Hafen in Betracht. Seit sich die Athener auf der Halbinsel festgesetzt hatten, blieb hier ein festes Kastell erhalten, an das sich dann, vermutlich nach 365 eine Siedlung anschloß (IG V 1, 276). Zu der Stadtbefestigung des vierten Jahrhunderts, von der sich mehrfache Reste erhalten haben, gehört wohl auch eine in der Exp. de Morée (I Pl. 7 Fig. 4/5 danach Merckel) als Mole publizierte Mauer aus Quaderwerk mit Füllung aus kleinen Steinen, von 2 m Breite. Dies geringe Maß sowohl, wie die Tatsache, daß dieser „Mole“ sonst

nirgends gedacht wird, ebenso wie ihre Lage am Südostfuß des Stadtberges macht es wahrscheinlich, daß es sich um eine Stück Stadtmauer handelt.

235. Pyrgoi. Der Ansatz einer antiken, möglicherweise mit der etwa dem fünften Jahrhundert angehörenden Festungsmauer gleichzeitigen Mole hat sich erhalten (an der Südostecke des Kastells. S. Canina, Annali 1840, 34ff. Taf. E; Ders. Etruria Maritima, 1846 Taf. 43 mit ganz phantastischer Rekonstruktion nach dem Muster von Portus und Centumcellae. Danach Dennis, Cities and cemeteries of Etruria[2] 1878 928 I. S. a. Tomassetti, La Campagna Romana II 1910, 538.

236. Pyrrha (Lesbos). S. 76 m. Lit. Anm. 3 Schiffshäuser S. 118.

237. Ravenna. S. 177 m. Lit. Anm. 4. Angebliche Darstellung auf der Trajanssäule S. 231. Schiffsbaurelief S. 119 Anm. 4.

238. Rhamnus. Eine kleine Mole aus „lose geschichteten Blöcken“ an der Strandebene im Süden S. BPhW. IV, 1305ff. vgl. den Plan dort.

239. Rhenaia. Negris, Athen. Mitt. 1904, 344ff. m. Plan. Eine Bucht beim Lazarett ist sehr tief und gegen Osten durch ein Vorgebirge geschützt. Hier war der von Natur gegebene Ueberfahrtsplatz nach Delos und schon früh, vielleicht in archaischer Zeit mag die aus unbehauenen Blöcken bestehende und von seiner Spitze aus nach Südwesten verlaufende Mole gebaut sein. Im Innern der so geschützten Bucht liegt jetzt im Wasser die Futtermauer eines Quais, ähnlich den hellenistischen Anlagen von Delos, aus natürlichen an der Front zu einer Fläche abgearbeiteten Steinplatten. In diese eingelassen sind vier monolithe Steinpfeiler (3,70 m hoch, 1,65 m breit, 0,70 m dick). Einer ragt, trotzdem die Anlage gesunken ist, noch 1 m ü. M. empor. An der Außenseite ist er grob zylindrisch zugehauen. Daß es sich dabei um Belegsteine handele (Negris a. a. O.), erscheint ebensowenig glaublich, wie bei den entsprechenden Steinen in Delos (s. o. S. 160 Anm. 3). Denn solche hätten die Abrundung doch eben an der dem Meere abgewandten Seite haben müssen, auf der sich die Schiffstaue straff spannten.

240. Rhodos. Sperrung des Hafens S. 72 S. 128 m. Lit. Anm. 5. Neorion S. 146. Deigma S. 147. Kryptos S. 152 Anm. 1. Verwaltung des Neorions Exkurs I. Ellimenion S. 45 Anm. 1.

241. Rhoition. Calvert, Ztschr. f. Ethnol. 1880, 34ff.; Virchow ebd. 44ff. Calvert, Athen. Mitt. XXVII, 243; Thiersch ebd. 250; Bürchner RE. u. d. W. Bei Palaeokastro gerade, ziemlich breite Mole.

242. Rusaddir. Eine künstlich in den Fels eingeschnittene Landungsstelle. S. Tissot, Recherches sur la géographie de la Maurétanie Tingitane (Mém. prés à l'ac. d. inscr. IX 1878) 150, 178.

243. Rusciadae. Reste von Quais. Receuil de Constantine XL, 1906 73. Die gewölbten Substruktionen (Ib. 75) am Ufer hängen vielleicht mit den Horrea der Annona (CIL. VIII 7975), die hier eine wichtige Station hatte (s. a. CIL. VIII 7960) zusammen.

244. Rusibirsir. Quai und Mole an der kleinen Bucht Mers el Fahm. Cat, La Maurétanie césarienne, 1891, 104.

245. Sabratta. Reste von Molen und Quais unter Wasser. Nouv. arch. miss. scient. 1903, 272 ff. vgl. Tissot, Géogr. de l'Afrique Romaine II 1888, 211 u. Borsari, Tripolitania, Cirenaica e Fezzan, 1888, 102.

246. Saguntum. Ueber die Reste einer Mole mit Turm am Ende, die an dem jetzt versandeten Hafen noch im 18. Jahrhundert sichtbar gewesen sind, s. Oehler, Jahrb. f. Philol. 1891, 421 ff.

247. Salamis. Die Stadt verfügte über einen trefflichen Naturhafen die zwischen zwei Felsenvorgebirgen, deren südliches die langgestreckte schmale Halbinsel Kynosura ist, eingeschlossene Bucht von Ambelaki (s. Curtius-Kaupert Bl. XXI Br. A. C. 894). Der dem vierten oder fünften Jahrhundert entstammende Mauerring lief anscheinend innen am Ufer um (s. Br. A. C. 894). Die Haupthafenanlagen scheinen in der Nordwestecke unterhalb der Akropolis gelegen zu haben, wo man auch die Agora sucht (Milchhöfer zu den Karten von Attika VII-VIII S. 26 ff.). Hier finden sich Reste von nicht näher beschriebenen und auf den beiden Plänen abweichend eingezeichneten Molen, die anscheinend ein kleines Innenbassin schützten. Ob der Gesamthafen auch noch einen Molenschutz im Osten gehabt hat (Milchhöfer a. a. O.), ist fraglich.

248. Salamis (Cypern). S. 98 m. Lit. Anm. 3 Plan XVI.

249. Saldae. Ueber Reste einer (antiken?) Mole westlich der Stadt (Bougie) s. Cat, La Maurétanie césarienne, 1891, S. 87 und Gsell, Monuments antiques de l'Algérie II, 13 Anm. 3.

250. Salonae. Emporion S. 34. Angeblicher Bogenquai S. 169 Anm. 1. Angebliche Darstellung auf der Traianssäule S. 231. Aus der inschriftlich genannten „praefectura Phariaca Salonitana" kann nicht auf das Vorhandensein eines Leuchtturms (Bull. Dalm. 1902, 3 ff.) geschlossen werden, vielmehr handelt es sich um eine Verwaltungsbehörde der Insel Pharos (Oberhummer, Geograph. Jahrb. 1911, 156).

251. Same (Kephallenia). S. 76 m. Lit. Anm. 2.

252. Samos. Anfänge S. 32. Archaische Anlagen S. 55 ff. Hafeneinfahrt S. 74. Deikterion S. 120 Anm. 2 Plan III.

253. Samothrake. S. 58. Lit. Anm. 3.

254. Schoinous. Oestlicher Endpunkt des Diholkos über den Isthmus von Korinth (s. S. 47 ff.). Molenreste Bull. corr. hell. VIII, 225 ff.

255. Seleukeia (Pierien). Emporion 40. Hellenistische Anlage 126. Neorion 146. Hauptsächlich S. 214 m. Lit. Anm. 2.

256. Selinunt. Die Stadt hatte zwei Häfen, den westlich von ihr gelegenen Flußmündungshafen des Selinus und einen östlichen zwischen der Akropolis und der östlichen Tempelhöhe. Der letztere scheint der Haupthafen gewesen zu sein und schnitt wohl im Altertum als längliche Bucht zwischen den beiden Hügeln tief ein. Der Conte de Forlin (Souvenirs de la Sicilie, 1823 S. 76) sah hier Reste von Quais, Säulen und Befestigungsringe. Schubring (Gött. Nachr. 1865, 416 ff.) wollte auf Grund von Diog. Laert. vit.

Empedoclis VIII 70 diesen Hafen als künstlich ausgeschachtet erweisen. Das geht aber nicht an, weil einmal unter dem dort genannten Fluß jeder Unbefangene zunächst den Selinus verstehen muß und weil außerdem gar nicht von solcher Ausschachtung, sondern von Zuleitungskanälen, die offenbar dem stagnierenden Wasser vor der Flußmündung Zirkulationsmöglichkeiten verschaffen sollten, die Rede ist. An der Südostspitze der Akropolis ist der Rest einer südöstlich verlaufenden Mole erhalten (Hulot-Fougères, Sélinonte 1910, 153 ff. m. Pl. I). Zwei parallele Quaimauern in etwa 200 m Abstand voneinander scheinen im Innern der einstigen Bucht vorhanden zu sein (ebd.). Ob als Türme angesprochene Reste 550 m vom Ufer in der Flucht der westlichen und 100 m entfernt in der der östlichen, wirklich von solchen stammen, erscheint sehr fraglich. In jedem Falle lag der Hafen außerhalb der eigentlichen Stadtmauer und könnte höchstens eine besondere Befestigung gehabt haben. Die Rekonstruktion von Hulot-Fougères entbehrt, wie in den übrigen Teilen, auch beim Hafen ausreichender Grundlagen. Ein Stück eines ostwestlich verlaufenden Quais aus zwei Reihen von untereinander mit Querverstrebungen verbundenen Quadern die durch doppel-T-förmige Klammern verbunden sind, wurde in den achtziger Jahren aufgedeckt (Not. sc. 1886, 104; 1888, 595). Unterhalb des Südwesttores der Akropolis finden sich am Westhafen Reste einer breiten Quaiterasse, mit Querverstrebungen, auf welcher Gebäude standen (Hulot-Fougères 157). Einem anscheinend gleichfalls mit Querverstrebungen durchsetzten Quai hat Cavallari (Arch. stor. Sic. N. S. VII, 1883, 73) im Westteil des Hafens festgestellt.

257. Sestri Ponente. Reste von Molen, Ringen usw. S. Cervetto, Porti ant. pen. It. 98.

258. Side. Kult des Apollon Epibaterios S. 135 Anm. 1 S. 192 m. Lit. Anm. 1. Münzbild S. 238. Plan XXXII.

259. Sidon. S. 194 m. Lit. Anm. 3. Molenkonstruktion 104. Plan X.

260. Sinope. Die bogenförmige Mole, die einen Teil des südlichen der beiden Häfen der, ähnlich wie Kyzikos, auf einem Isthmus gelegenen Stadt besonders schützt, steht in so engem Zusammenhang mit der byzantinischen Befestigungmauer, daß sie kaum aus dem Altertum stammen wird (s. Br. A. C. 2216. Hamilton, Researches I, 286). Strabon (C 545) nennt prächtige Nausthatma und Pelamydeia zu beiden Seiten des Isthmus. Unter den ersteren wird man große Arsenalanlagen aus der Zeit, als Sinope die Hauptstadt des Mithradates Eupator war, unter den letzteren Fabriken, in denen der gefangene Fisch zum Export zubereitet wurde, zu verstehen haben.

261. Sinuessa. Ein Emporion, in dem bezeichnenderweise gerade der Aphroditekult seine Stätte fand, wird IG XIV, 889 genannt.

262. Skiathos. Philippson, Beitr. z. Kenntnis der griech. Inselwelt 1901, 127; Fredrich, Athen. Mitt. XXXI 99 ff. Abb. 3 IG XII, 8, 166. Im Südosten der Insel dringt eine tiefe Ingressionsbucht

schlauchartig ein. Die Einfahrt beherrscht eine südwärts vorspringende kleine Halbinsel, auf der die antike und moderne Stadt liegt. Sie schützt zugleich eine kleine Seitenbucht, den eigentlichen Hafen im Altertum. Die Stadtmauer (fünftes bis viertes Jahrh.) ließ denselben außerhalb liegen. Eine Mole schützte ihn (Fredrich a. a. O.).

263. Smyrna. S. 126 ff. m. Lit. Anm. 2. Ueber Naulochon s. Exkurs II.

264. Sollion (Akarnanien). Reste von Hafenanlagen werden Deltion 1921 S. 114 genannt.

265. Soloi (Cypern). Der jetzt versandete Hafen bildete eine auf drei Seiten von Land umschlossene Bucht. Die vierte Seite war durch zwei von den Landspitzen auslaufende Molen verschlossen (Sakellarios, Kypriaka I, 1890, 131; JHS 1890, 4 ff.). Noch Strabon erwähnt (C 683 cf. Ps.-Skyl. 103) den Hafen, der aber bald nachher wegen seiner Versandung aufgegeben worden zu sein scheint (S.M.M. 311).

266. Soloi (Kilikien). S. Pompejopolis Nr. 220.

267. Styra. Reste einer Mole. Baumeister, Euböa, Prg. Lübeck 1864, 24. Bursian II, 430; Geyer, Die Insel Euböa I, 1903. 108 ff. I G. XII 9, 160.

268. Sunion. S. 109 m. Lit. Anm. 3. Schiffshäuser S. 119

269. Syke (Nordafrika.) S. M. M. 30 erwähnt künstliche Anlagen von geringer Bedeutung (s. o. S. 170 Anm. 1).

270. Syme. Roß, Inselr. III 121 ff.; I G. XII, 3,1 ff.; Seglhdb Levante 46 ff.; Reste einer Quaianlage am Westende der Emporionbucht.

271. Syrakus. Archaische Anlagen S. 60. Einbeziehung des kleinen Hafens S. 66 und 69. Einfahrt 74. Hauptsächlich S. 84 ff. Neorion 106 ff.; Lederhalle 121. Ueber den Namen Lakkios s. Excurs II Plan VII.

272. Syros. Bei Porto delle Grazie im Südwesten öffnet sich eine kleine Phoinikas genannte (Roß, Inselr. I, 7 ff.; II 24 ff. vgl. Segelhdb. Griechenl. 242) Strandebne. Hier also lag wohl der Hafen Phoinikos (I G. XII 5, XXXI). Ein Kap, das die Bucht in zwei Teile zerlegt, heißt Posidi (Rev. arch. 1862 II, 224 ff.), trug also wohl ein Poseidonheiligtum. Reste eines Quais sind dort vorhanden (Rev. arch. a. a. O.).

273. Tacapae. Moulezun, Bull. arch. 1885, 126 ff. m. Plan, nahm mehrere künstlich durch Ausschachtung hergestellte Bassins an. S. a. Bull. arch. 1905, Pl. 25. Nach Atl. arch. de la Tunésie, Bl. Environs de Gabes erscheinen diese Annahmen unbegründet.

274. Tarquinii. Das Epineion an der Martamündung (Martanum? s. Nissen II 329 Anm. 1, vgl. Oest. Jahresh. II 86) ist noch an einem am rechten Flußufer erhaltenen Quaderquai mit einer durch einen Bogen überspannten Kloakenmündung kenntlich. S. Dennis, Cities and cemeteries of Etruria[2], 1878 I, 434 m. Abb. S. 430.

275. Taracco. S. 167 Anm. 1.

276. Tarrhos (Sardinien). Pais, Atti Ac. Linc. 1881, VII, 336; Porti. ant. it. Ins. 180ff. Quais aus großen Basaltblöcken in einer Ausdehnung von mehr als einem Kilometer, die in der Mitte durch einen großen Altar unterbrochen waren, umsäumten den alten Hafen. Am Ende finden sich gewölbte Räume, die als Schiffshäuser angesprochen werden. Ob die Anlagen aus der Kaiserzeit oder noch zum Teil aus der der karthagischen Herrschaft stammen, muß dahingestellt bleiben. (Spano, Notizie sull' antica città di Tarros, Cagliari 1851 war mir nicht zugänglich).

277. Tarsos. An der alten Mündungslagune des Kydnos (s. Schaff, Kilikien, Pet. Mitt. Erg. H. Nr. 141, 1909, S. 37) sah Strabo (C 672) Neoria aus alter Zeit.

278. Telamon. Francois (Bull. Inst. 1851, 5) wollte weit im Lande an einer Stelle, wo einst der Hafen gelegen habe, Säulen und einen Ring zur Schiffsbefestigung gefunden haben (sehr fraglich, s. zur Topographie Not. sc, 1888, 682ff.; Dennis, Cities and cemeteries of Etruria[2] 1878 II, 234ff.; Nissen II 308; Porti ant. pen. It 217 ff.; Oest. Jahresh. VII, 56).

279. Tenedos. Chandler S. 16ff.; Prokesch v. Osten, Denkwürdigkeiten I, 108ff. Brückner bei Dörpfeld, Troja und Ilion, II 67; Br. A. C. 1608. Die antike Stadt lag wahrscheinlich an Stelle der modernen auf einem Kap zwischen zwei Hafenbuchten, von denen die südliche als Haupthafen gedient zu haben scheint. Er war durch eine (antike?) an der Spitze des Kaps ansetzende Mole gegen Osten geschützt. Ueber den Hafen Boreios s. Excurs II.

280. Tenos. Roß, Inselr. I 11ff.; Georgantopoulos, *Τηνιακά* 1889; Athen. Mitt. II, 59 m. Pl. Tafel 5; ebd. XX 397ff.; Bull corr. hell. XXVI, 399ff., XXVII, 233ff.; Phillippson, Beitr. z. Kenntn. d. griech. Inselwelt 1891, 26ff.; Bull. des Musées royaux à Bruxelles I, 1901, 93; I G. XII, 5, XXXIII. Aehnlich wie in Andros und Eretria lag der Kern der antiken Stadt, die Akropolis, etwa eine Viertelstunde vom Meer entfernt über einer kleinen nach Süden offenen Bucht, die jetzt versandet ist und von dem modernen Ort eingenommen wird. Der Hafen wurde von Westen durch einen geradlinien, 50 m langen und 3,50 m breiten Molo geschützt (Athen. Mitt. II a. a. O.). Eine halbe Meile westlich von der Stadt (bei Kionia) lag das Heiligtum des Poseidon und der Amphitrite (s. S. 17), dessen Blütezeit ins zweite vorchr. Jahrhundert fällt. Eine senkrecht zum Ufer ansetzende Mole aus Quaderwerk schützte hier einen kleinen Pilgerhafen.

281. Teos. Die Stadt lag auf dem Südteil einer bergigen Halbinsel, die durch einen breiten, flachen Isthmus mit dem Lande im Osten zusammenhängt (Br. A. C. 1645 u. 1878). Als eigentlicher Stadthafen, der für 80 Schiffe Raum bot, diente der Südhafen (Liv. XXXVII 27, dazu Hirschfeld, Arch. Ztg. XXXIII, 27). Diesen bildet eine halbkreisförmige, nach Süden offene Bucht, in die im Innern auf dem Isthmus ein Wasserlauf mündet, und die im Süden noch durch eine kleine Insel geschützt wurde. Der Stadtmauerring,

wohl aus der hellenistischen Zeit, stieß mit einer Ecke westlich der Flußmündung an die See (s. B. A. C. 1645 u. Hamilton, Researches II, 11). Der Südtrakt der Mauer setzt sich hier nach Osten in einer den Nordteil der Bucht als eigentlichen Hafen abgrenzenden Mole fort. Sie besteht aus zwei Futtermauern mit Füllwerk. An der Innenseite waren dicht über der Wasserfläche vorkragende Steine für Schiffsbefestigung vorhanden (Hamilton a. a. O. 15 ff). Der Portus Gerrhaisticus des Livius ist zweifellos die nördliche des Isthmus gelegne und außer Kontakt mit der eigentlichen Stadt befindliche Bucht von Sigadjik (vgl. Exkurs II „in portu, qui ab tergo urbis est"). Ihre Uferränder im Osten und Süden sind stark durch Alluvion verändert (Br. A. C. 1878). Wenn man mit Hirschfeld bei der Beschreibung des Livius an Autopsie glaubt, so kann sich diese unmöglich auf die ganze Bucht, sondern höchstens auf eine jetzt verschwundene südliche Abzweigung beziehen. Denn er gibt an, die Einfahrt sei so eng gewesen, daß kaum zwei Schiffe passieren konnten. Aber wenn man nicht an der Autopsie des Livius festhält, die in keiner Weise erwiesen ist, so bietet sich eine andere Erklärung. Eng war die Einfahrt in jedem Falle, jedenfalls enger als die des Stadthafens, so daß auch Flotten schwer manöverieren konnten. Und Livius berichtet ausdrücklich, daß sich ein Zusammenstoß zweier römischer Schiffe ereignete. Aus diesem ihm überlieferten Vorgang wird Livius die Folgerung gezogen haben, daß die Einfahrt zu schmal für zwei Schiffe gewesen sei. Das ist ihm jedenfalls eher zuzutrauen als eine so falsche Schilderung trotz Autopsie. Für einen Kanal, der die beiden Häfen miteinander verbunden hätte (Chandler S. 94 ff., Hirschfeld a. a. O. 24), fehlt jeder Anhaltspunkt.

282. Tergeste. Nach Puschi, Archeografo Triestino N. S. XXI, 1896, 407 ff. reichte der Hafen im Altertum bis an das Schulgebäude zwischen Piazza Vecchia und Via di Riborgo, wo sich eine kleine Mole fand.

283. Terracina (Anxur). Molenkonstruktion S. 65 Anm. 1 S. 205 ff. m. Lit. Anm. 1 Plan XXXIV.

284. Thabraca. Der Hafen wird durch eine der Küste vorgelagerte Insel gebildet. An den Durchfahrten im Westen und Osten finden sich Reste von Molen, am Ufer Quais mit Magazingebäuden. S. Atl. arch. de la Tunésie zu Bl. VII.

285. Thapsus. S. 213 m. Lit. Anm. 7.

286. Thasos. Emporion S. 29. Archaische Anlagen S. 59 m. Lit. Anm. 2. Geschlossener Hafen S. 73. 81. Anlagen des fünften Jahrhunderts 95 ff. Molenbreite S. 103 Anm. 1. Kriegshafen 168. Emporion 121. Plan XIV. Ueber Aliki s. d. Nr. 16.

287. Theodosia. E. v. Stern, Theodosia und seine Keramik, Odessa 1906 m. Pl. I. Ders., Hermes 1915, 183; Minns, Scythians and Greeks, 1913, 555 ff. m. Plan. Die Stadt gewann erst einige Bedeutung, als sie durch Leukon zum Emporion des bosporanischen Reiches erhoben wurde. Denn das besagt eine schon im Altertum mißverstandene Aeußerung des Demosthenes (Lept. 33). Die antike

Stadt hatte ausgesprochene Vorgebirgslage an Stelle des Genuesenkastells. Möglicherweise ist die bei Hafenanlagen im vorigen Jahrhundert zutage getretene, anscheinend aus zwei etwa gleich langen und rechtwinklig aneinanderstoßenden Trakten bestehende Mole antik. Der von ihr geschützte Raum reichte wohl für 100 Schiffe aus (Strab. C 309). Nach der Angabe v. Sterns (im Plan) handelt es sich um Reste von Pfahlrammungen zur Sicherung des Uferrandes, also um eine Art Holzwerk, wie wir ein solches aus Carales (s. d.) kennen.

288. Thermai (Sizilien). Eine in 125 m Entfernung vom Ufer unter Wasser liegende römische Mole, bei der ein Mörtel aus Kalk und Puzzolanerde verwendet ist. Columba, Porti ant. It. ins. 284.

289. Thessalonike. Der Hafen entbehrte im Altertum größerer Anlagen und wurde erst von Konstantin ausgebaut (Zosim. Hist. II 22). Doch existierten in hellenistischer Zeit hier makedonische Neoria, die Perseus nach der Schlacht bei Pydna in Brand steckte, um sie den Römern nicht in die Hände fallen zu lassen (Liv. XLIV 10 dazu Tafel, Historia Thessalonicae, Tübingen 1835).

290. Thorikos. S. 110 m. Lit. Anm. 1.

291. Tieion. Ainsworth I, 50ff.; Schneidewirth, Progr. Gymn. Heiligenstadt 1882, 35. v. Diest, Pet. Mitt. Erg. H. 94, 73ff. m. Plan. Die vorhandenen Ruinen gehören der hellenistischen Zeit an und so wird die großzügige Stadtanlage wohl der Amastris zuzuschreiben sein (Schneidewirth a. a. O.). Die Akropolis nahm ein steil zum Meer abfallendes Vorgebirge ein, das zwei Buchten mit flachem Strand trennt, in deren östlicher der Billäus mündet. Hier im Osthafen setzte der flache Strand nicht unmittelbar bei der Akropolis an, sondern erst ein Stück weiter östlich, indem hier zunächst eine breite Hügelkette bis hart an das Meer vortritt, die aber vor der Westbucht im geschwungenen Zuge zurücktretend eine geräumige Strandebene freiläßt. Von Anfang an also lag naturgemäß im Westen der Hafen und es besteht gar kein Grund ihn mit v. Diest als bloßen Kriegshafen anzusprechen und einen durch nichts erwiesenen Hafen an der fast 2 km von der Stadt entfernten Flußmündung im Osten als Handelshafen anzusehen. Die Stadtmauer scheint am Westhafen nicht umgelaufen zu sein und schloß ihn vielleicht ein. Die nach Westen und Norden offene Bucht wurde im Südwesten durch eine geradinige vom Ufer aus verlaufende Mole (erh. Länge noch 40 m, Breite 6 m) „zyklopischer“ Bauweise (v. Diest a. a. O. 74) geschützt. Eine zweite von der Kapspitze ausgehende muß notwendig vorausgesetzt werden.

292. Tigzirt. (Jonium?). Ein Damm, von dem sich noch Reste erhalten haben, verband die 100 m von der Spitze des Stadtkaps gelegene Insel mit dieser und schuf so eine Art Doppelhafen zu beiden Seiten. S. Fischer, Mittelmeerbilder 1908, 117 u. 144ff.; Gavault, Etude sur les ruines romaines de Tigzirt (Bibl. d'archéologie africaine II) 1897 S. 110 m. Plan S. 92.

293. Tipasa. Fischer, Mittelmeerbilder, 1908, 101ff.; 130ff.; Gsell, Mél. éc. franc. XIV, 1894, 291ff. m. Pl. V; Ders., Les monuments

antiques de l'Algérie II 13. Sämtliche Anlagen entstammen der Kaiserzeit. Die durch ein Felsenvorgebirge in zwei Teile zerlegte Küste an der Stadt war trotz dieser Gliederung gegen Norden exponiert. Zumindest der Ostteil hat jedoch als Hafen gedient und hier ist durch Felsabarbeitung ein Quai hergestellt (Gsell S. 330). Außerdem wurde außerhalb des Stadtgebiets im Osten ein nur durch eine Felstreppe von der Höhe aus zugänglicher kleiner Zufluchtshafen durch Verbindung zweier vorgelagerter Inseln untereinander und im Osten mit dem Lande durch eine Mole gebildet, so daß ein ungefähr rechteckiges Becken entstand.

294. Tomis. Reste einer Mole. S. Allard, La Bulgarie orientale, 1863, 36ff. Becher, Jahrb. f. Philol. Suppl. 1851, 19, 341. Der Hafen tritt als Verkaufsplatz in einer Inschrift des ersten Jahrhunderts auf (Dittenb. II[3] 731). Mit den Herausgebern den Limen hier (vgl. Dio Chrysost. XI 23 u. Hes. u. Agora) als synonym mit Agora aufzufassen, besteht kein Anlaß. Vielmehr wird man an eine so enge räumliche Verbindung denken, daß tatsächlich beide Bezeichnungen hier dasselbe bedeuten konnten.

295. Toryne. Reste einer Mole. Bursian I 28. Ueber den Namen s. Exkurs II.

296. Trapezunt. S. 199 m. Lit. Anm. 4 Plan XXXV.

297. Turris Libyssonis (Sardinien). Ueber früher vorhandene Molenreste s. Porti ant. It. ins. 148.

298. Tyros. Einbeziehung des einen Hafens 16 S. 93ff. m. Lit. Anm. 2. Ueber die Namen der Häfen auch Exkurs II. Der letzte zur Einnahme der Stadt führende Angriff Alexanders erfolgt nach Diod. XVII 46, 1ff. beim Neorion. Es wird gewöhnlich angenommen, daß dies in der Umgebung des Südhafens gelegen habe (Movers II 2201; Renan 576). Nach Arr. 23, 1 fand jedoch der Endsturm erst zwei Tage nach der fruchtlosen Breschelegung in der Südmauer statt. Und daß das an der gleichen Stelle geschehen sei, ist wenig wahrscheinlich. Wo das Neorion lag und wo der letzte Angriff und die Einnahme der Stadt erfolgte, ist nicht auszumachen.

299. Utica. Die phantastischen Hypothesen von Daux, Comptes rendus 1868, 148ff. u. Recherches, Paris 1869, die noch womöglich von Hérisson, Rélation d'une mission archéologique en Tunésie, Paris 1881, überboten und von Tissot, Géogr. de l'Afrique Romaine II 1888 57ff., wiederholt wurden, sind völlig haltlos. Von den Häfen der alten Stadt scheint sich nichts erhalten zu haben. Daux's Kothon ist ein römisches Thermengebäude (Gauckler, L'archéol. de la Tunésie 1896, 12; Atl. arch. de la Tunésie zu Bl. VII; Kromayer-Veith, Antike Schlachtfelder III, 2, 1912, 578ff.; Meltzer-Kahrstedt III, 75.).

300. Vada Volaterrana. Rut. Nam. I 453 erwähnt Seezeichen aus Baumästen an der Einfahrt zum Lagunenhafen. Ueber den Namen Exkurs II.

301. Valeria (Corsica). Reste einer Mole und Quais. S. Porti ant. It. ins. 50.

302. Zankle. S. Messana Nr. 167.

303. Zarax. Aldenhoven, Itineraire déscr. de l'Attique et du Peloponnése, 1841, 364 m. Pl.; Curtius, Pelop. II Taf. 13; Philippson, Pelop. 173; IG. V, 1, 173; Frazer zu Paus. III 24, 1; Annual XV, 167 ff. m. Pl. Durch seine langgestreckte, schlauchartige Einfahrt zwischen steilen Felsufern erreicht man ein geräumiges, jetzt Limne genanntes Becken, das von sumpfigen Ufern vor einer kleinen Fruchtebene umschlossen wird. Die antike Ortschaft lag auf dem steilufrig zum Wasser abfallenden Kap nördlich der Einfahrt. Annual a. a. O. ist auf Grund der modernen Bezeichnung Limne behauptet worden, als Hafen habe nicht die innere Bucht, sondern der Einfahrtskanal unmittelbar bei der Stadt gedient. Und dementsprechend wird dann der nach Paus. a. a. O. am Ende des Hafens stehende Apollotempel auch dort angesetzt. Doch besteht dafür kein ausreichender Grund. Denn die Wassertiefen im Innern der Limne erreichen trotz der zunehmenden Versandung noch heute zwei bis drei Meter. Dagegen betragen sie im Schlauch 20 m, ein für die antike Schiffahrt viel zu großes Ankertiefenmaß. Quaireste finden sich am Ufer der Limne und zwar nördlich von der Mündung des Einfahrtskanals in dieselbe und anscheinend auch im Grunde, wo Curtius den Apollotempel ansetzte.

Exkurse.

I. Die Hafenbeamten.

Von der Verwaltung der antiken Häfen ist leider allzuwenig bekannt, als daß es möglich wäre, sich davon auch nur eine ungefähre Vorstellung zu machen, geschweige denn ihre meist lokal bedingte Geschichte zu schreiben. Die reichste und fast einzige Ueberlieferung haben wir für die klassische Zeit in Athen. Hier gilt dasselbe, was in den meisten übrigen Städten vorausgesetzt werden muß, daß auch die anderen städtischen Verwaltungsbehörden vielfach mit in die des Hafengebietes eingegriffen haben. Völlig getrennt war natürlich die des Neorions, die uns auch am genauesten bekannt ist. An der Spitze des attischen Neorions stand zunächst eine Ratskommission, die Epimeloumenoi des Neorions, während die eigentlich ausübenden Beamten Neoroi hießen. An ihre Stelle sind dann im 4. Jahrhundert die 10 Epimeleten des Neorions getreten[1]). Ihnen unterstand ein Grammateus und eine Kassenverwaltung mit wechselnden Tamiai für einzelne umfänglichere Zahlungsressorts. Denn so wird man die Zahlungsbeamten des hängenden Gerätes, der Schiffshäuser und Schiffsbauangelegenheiten[2]) aufzufassen haben. Dazu kam noch ein Amtsdiener, der Staatssklave war[3]). Natürlich hat es auch nicht an untergeordneten Kontrollorganen gefehlt, und als solche werden wohl die bei Hesych genannten Neorophylakes aufzufassen sein[4]). Eine solche besondere Verwaltungsorganisation des Neorions, die bezeichnend für die attische Demokratie ist, kennen wir sonst nicht außer vielleicht in Rhodos, wo möglicherweise auch an der Spitze des Neorions ein Kollegium von Epimeleten gestanden hat[5]). In den meisten Fällen wird gerade mit der in hellenistischer Zeit wachsenden Aussonderung des Neorions die Verwaltung desselben in die Hände der Militärs übergegangen sein.

Von den eignen Verwaltungskörpern des Emporions war schon in anderem Zusammenhange die Rede (s. o. S. 38ff).

An die Stelle der differenzierten Verwaltung der beiden Hauptbestandteile, des Neorions und Emporions, trat in Athen im Jahre 146 ein Epimelet des Piraeushafens (CIA II 476)[6]). Eine solche einheitliche Verwaltungsbehörde, wohl ein von Thespiai für sein Epineion bestellter Gouverneur, wird der Limenarch in Kreusis (IG VII

---

1) S. o. S. 111ff. m. Anm. 2

2) Böckh, Seeurkunden 59. Wachsmuth, Stadt Athen II, 1, 54.

3) Wachsmuth a. a. O.

4) S. o. S. 111, Anm. 2.

5) v. Gelder, Geschichte der alten Rhodier, 1900, 259.

6) Wachsmuth, a. a. O.

1826) gewesen sein. Dagegen ist wohl der in einer hellenistischen Inschrift (Dittenberger IG I. 1. Aufl. 158) genannte Leiter des Naustathmos von Ilion lediglich ein militärischer Ortskommandant. In den meisten Fällen, namentlich in kleineren Orten, werden die gewohnten Kommunalbehörden den Hafen einfach mitverwaltet haben. Daß das oft die Astynomen gewesen sind, geht daraus hervor, daß Strabo so eine indische Behörde bezeichnet, die die Aufsicht über Mauern, Märkte, Häfen und Heiligtümer, d. h. über alle öffentlichen Anlagen führt (C 708). Aehnlich liegt in Milet einem Epistaten die Fürsorge für den Tempel des didymäischen Apollon, die Mauern, Türme und die Sicherheit des geschlossenen Hafens ob, das bedeutet eine Art Bauverwaltung der bedeutendsten Anlagen (Inschrift des ersten vorchr. Jahrh. Abhdl. Berl. Ak. 1911, 7).

Häufiger werden besondere Phylakes des Hafengebietes genannt. Immer ist darunter eine Art von Kontrollbehörde zu verstehen. Bei Arist. Pol. VI 8 üben sie anscheinend eine Art Baupolizei aus. Eine grössere Zahl solcher Limenophylakes, einmal sieben und ein anderes Mal drei, kennen wir in Karystos auf Euböa (Inschr. des 2. bis 1. Jahrh. IG. XII, 9 Nr. 8). Da sie ohnedies Kontrollorgane waren, so fiel ihnen naturgemäss auch die Exekution der Zollkontrolle zu, wenn nicht besondere Zolleinnehmer vorhanden waren, was nur an grossen Plätzen der Fall gewesen ist[1]). In dieser Eigenschaft sind sie offensichtlich bei Aineas Poliorketes XXIX, 5 charakterisiert, wenn sie angewiesen werden, die Schiffe darauf zu untersuchen, ob sie etwa Dinge an Bord haben, deren Einfuhr nicht gestattet ist. So hiessen die attischen Beamten, denen die Ueberwachung der Rötelausfuhr auf Keos oblag, gleichfalls Phylakes, in ihrer Gesamtheit Phylake[2]). Ebenso heissen gelegentlich Zollbeamte in Aegypten[3]). Eine als Hormophylakia bezeichnete Behörde kassierte zugleich die Hafengebühren in der Kaiserzeit in Syene ein[4]). Offenbar das gleiche Amt in seiner Verbindung von Hafenpolizei und Zollkontrolle meint Strabon (C 101), wenn er von den, ach so rigorosen, Phrouroi in Alexandrien spricht. Und auch die Xenophylakes von Chios, an die eine Ehreninschrift der den Verkehr nach Erythrä vermittelnden Fährleute sich wendet (Poland, Griech. Vereinswesen, 1909, E 32), werden die gleiche Funktion gehabt haben.

Für die römischen Häfen sei auf Hirschfelds treffliche Zusammenstellung des Wenigen, was bekannt ist, verwiesen[5]).

II. Die Hafennamen.

Eine vollständige Analyse der Namen der antiken Seehäfen würde eine eigene Untersuchung erfordern. Sie kann nur von der

---

[1]) Von den Zollbehörden als solchen, soweit sie nicht zugleich Hafenpolizei sind, ist hier nicht die Rede.

[2]) Siehe Pridik, De Cei insulae rebus, Diss. Dorpat 1892, 120.

[3]) Wilcken, Chrestomathie 260. Preisigke, Arch. f. Pap. V, 306.

[4]) Wilcken, Ostraka I, 1899, 273.

[5]) Kaiserliche Verwaltungsbeamte, 2. Auflage 1905, 246 ff.

Sprachwissenschaft geleistet werden. Die nachfolgende Zusammenstellung erhebt in keiner Weise ähnliche Ansprüche. Sie begnügt sich vielmehr damit, durch eine summarische Uebersicht über die Eigennamen, welche sprachlich verständlich und sachlich von Interesse für die Vorstellungskreise sind, die die alten Völker sich von Gestalt und Eigenschaften der Seehäfen machten, einen erläuternden Beitrag zur Geschichte der antiken Hafenanlagen zu geben.

Der Hafen, kurzerhand Limen, tritt als Eigenname im Griechischen nur einmal auf: Sikyon (Paus. II, 12, 2)[1]. Auch der Grund für diese einfache Bezeichnung ist hier deutlich aus der Stadtgeschichte zu sehen. Während nämlich in älterer Zeit Sikyon eine richtige, mit ihrem Hafen eine Einheit bildende Seestadt war (s. o. S. 52), ist von Demetrios die Stadt eine halbe Stunde landeinwärts verlegt worden[2]. Als Hafen diente nach wie vor der alte Stadthafen, der nun der Hafen schlechthin genannt wurde[3]. — Einen ganz anderen Sinn hat die römische Parallele dieser Bezeichnung, der Name Portus, den der kaiserzeitliche Hafen bei Ostia neben der volleren Namensform Portus Augusti allgemein geführt hat, und den auch die am Ende des Altertums entstandene Stadt Portus übernahm. Wie Rom die Stadt, so ist auch sein Hafen der Hafen der antiken Welt schlechthin geworden[4]. — Dagegen ist ungemein häufig die Verbindung von Limen und Portus, auch als Eigennamen mit nur einer näheren lokalen, meist einer Stammesbezeichnung. So der Oxybierhafen in Ligurien (Strab. C 185), die häufigen Achäerhäfen (Thrämer RE u. Achaion Limen), der Japygierhafen (Porti ant. pen. It. 344). Vielleicht hängt auch der Hafen Parthenius (Plin. N. H. III 72, dazu Nissen II 928) irgendwie mit den tarentinischen Partheniern zusammen. Als Lokalbezeichnung ist der Portus Lauretanus (Liv. XXX 39, dazu Porti ant. pen. It. 216 u. Mél. éc. fr. XXX, 377, Anm. 1) ohne weiteres verständlich. Bei einem Stadthafen im engeren Sinne kennen wir eine derartige Bezeichnung in Korkyra, wo der Name Hyllaikos mit der offenbar ursprünglich mit ihm irgendwie räumlich verbundnen Phyle Hylleis zusammenhängt (s. o. S. 96). Mit einem Kultverein nach Art der delischen Poseidonisten u. a. wird der Isiakon Limen (Arr. P. P. E. 31; Anon. P. P. E. 61) zusammenhängen.

Dagegen gehört der unweit davon genannte Istrianon Limen (Arr. 31, Anon. 61) zu einer anderen Gruppe. Das Epineion von Istros, wie man früher meinte[5], kann er nicht gewesen sein. Denn Istros ist selbst Seestadt gewesen. Doch lag die Stadt auf einer Insel[6] und der Istrianon Limen ist offenbar ein Stützplatz derselben

[1]) Siehe Hitzig-Blümner, z. d. St. u. Curtius, Pelop. II, 482.

[2]) Siehe Anm. 1, ferner Bull. Inst. 1840, 21 ff.; Fischer, Erinnerungen, 271 ff.; Prakt. 1908, 145 ff; Frazer zu Paus. a. a. O.

[3]) Diese Namensgebung hatte sich schon darin vorbereitet, dass Xenoph. Hell. VII, 3, 1 ff. im Gegensatz zu der getrennten Akropolis die ganze Unterstadt am Meere als Hafen bezeichnen konnte.

[4]) Siehe o. S. 185 ff.

[5]) Becker, Jahrb. f. Philol. Supp. L. 1851, XIX 388.

[6]) Arch. Anz. 1915, 254 ff.

an der Peräa. Solche detachierten Häfen kennen wir auch sonst noch. So hieß ein Hafen auf Korsika der Syrakusanerhafen[1]) und ein Hafenplatz an der Ostküste der kalabrischen Halbinsel Portus Tarentinus (Plin. N. H. III, 101)[2]).

Nicht selten begegnen im Griechischen Namen, die allgemein einen Ort des Schiffsverkehrs oder einer besondern Art desselben bezeichnen. Ob freilich die antike Ableitung von Formiae aus einem griechischen Hormiai (Fest. 83 M; Strab. C 233) ernst zu nehmen ist, erscheint zweifelhaft. Dagegen sind Namen wie Naulochos (Strab. C 319 in Thrakien und in Sizilien s. i. Katalog) und Naulochon (Epineion von Altsmyrna s. Weber, Le Sipylos et ses monuments, 1880, 25 ff. und von Neupriene Wiegand, Priene, 1904, 16 u. Hiller von Gaertringen, Inschriften von Priene 4)[3]) ohne weiteres verständlich. Die Tatsache, daß es sich in drei von den genannten vier Fällen um Epineia einer schon bestehenden Stadt handelt, macht es wahrscheinlich, daß die gleiche Wurzel und Vorstellung des Platzes, an dem die Schiffe liegen können, auch bei dem als 2. Epineion von Korinth neugegründeten Lechaion zugrunde liegt (s. o. S. 25 m. Anm. 2). Auch das argolische Nauplia hat einen solchen redenden Namen. Mehrfach findet sich wohl in seiner älteren, noch nicht militärisch spezialisierten Bedeutung (s. o. S. 108, Anm. 1) Naustathmon (Strab. C 838, S. M. M. 51; Ps.-Skyl. 108; Mela I, 8, 2, dazu Müller G. G. M. I. 446 und als Name des Stadthafens von Phokäa Liv. XXXVII 31) und Naustathmos (auf Sizilien, Plin. N. H. III 89, dazu Holm I, 11) als Eigenname. Spezieller ist bisweilen die Vorstellung von Ankunft oder Abfahrt im Namen zum Ausdruck gekommen. Erstere liegt bei Apobathmoi (Paus. II, 38, 4; cf. Plut. Pyrr. 32), Apobathra (Strab. C 591) und Apobaterion (s. o. S. 135, Anm. 1) zugrunde. Letztere führte zu Namensgebungen wie Aphetai (Her. VII 193; Strab. C 436; Apoll. Rhod. I 591; Steph. Byz. u. d. W.)[4]) und Aphormion. Solche Namen gaben Anlaß zu den schönsten Mythenlokalisierungen. Bei den Landungsplätzen waren natürlich Heroen gelandet. In Apobathmai Danaos (Wilamowitz, Aischylos-Interpretationen S. 9) und im Apobaterion Noah (s. a. a. O.). Wo die Abfahrt im Namen lag, waren natürlich die Argonauten abgefahren. Andere spezielle Vorstellungen äußern sich in Porthmos, dem Namen einer Fährstelle auf Euböa (Dem. XVIII 71 u. XIX 87, vgl. Porthmia Anon. P. P. E. 91) und Schedia, der Skala von Jalysos[5]). Die Bedeutung Schiffsbauplatz hat das alte Naupaktos und vielleicht

---

[1]) Belege bei Nissen I, 363.

[2]) Ebd. II, 882.

[3]) Mit Hiller anzunehmen, daß N. anstelle der alten Stadthäfen von Priene gelegen habe, besteht kein Grund.

[4]) Hirschfeld, RE u. d. W.; vgl. Strab. C 223; Die Insel Aphete Eusthat. ad. Od. p. 1966, 22; und Cap Apheterion bei Marian. Perpl. I, 37 ff. u. Ptol. VII, 1, 15.

[5]) Dieuchidas frg. 7. F. H. G. IV, 389. Auch das Schedieion bei Daphnus (Strab. C 424 ff.) wird nichts weiter als eine Fährstelle nach Euböa sein. Der Heros Schedios besagt gar nichts.

auch Pagasai[1]). Als Spezialhäfen für den Export eines bestimmten Produktes bezeichnen sich Marmarion im Gebiet von Karystos (Steph. Byz. u. d. W.)[2]) und der Gypsariashafen in Nordafrika (Ptol. IV 2, 2)[3]). Es entspricht der allgemeinen Entwicklung, daß der Kriegshafen als Eigenname erst im kaiserzeitlichen Classis auftritt (s. o. S. 177).

Anschaulich ist die Bezeichnung Histoi eines vielbesuchten Hafenplatzes auf Ikaros (Strab. C 639)[4]). Der Name Ellomenion, den ein Hafen auf Leukas führte (Thuk. III 94, 1), bedeutete das „rings (von Land) Umschlossene (Hesych. u. d. W.)", was trefflich auf die tief eindringende Bucht von Nidri paßt[5]). Mychos hieß von seiner allgemeinen Situation im Winkel des Golfes ein Hafen in Phokis (Strab. C 423).

Weit ausdrucksvoller sind die durch Zufügung von einem Epitheton zu Limen oder Portus gebildeten Eigennamen. Dabei treten entweder besondere Charakteristica hervor, wie bei Kophos Limen, der Bezeichnung einer seichten Bucht (im Piraeus s. Judeich S. 390 und in Macedonien Strab. C 330), dem wegen starken Süßwasserzuflusses so genannten Glykys Limen (Strab. C 324, Dio Cass. L 12)[6]), dem Sandhafen Psamathous Limen (Ps.-Skyl. 46; Paus. III 25, 4; Strab. C 363; Plin. N. H. IV 16; Artemidor bei Steph. Byz. u. d. W.; vgl. Ptol. III 2 unter Korsika)[7]), dem Schlickhafen Pelodes Limen (Strab. C 324 vgl. Mus. Per. M. Ext. I 21 ff. Ptol. VI 32: Steph. Byz. u. Taxiana;)[8]) — oder es werden mehr allgemeine Vorzüge betont. Das gilt für den tiefen Hafen, Bathys Limen (Aulis Strab. C 403; Diod. XIX 77, 4 und Batum (Arr. P. P. E. 9; Plin. N. H. VI 12) den großen Hafen Megas Limen (z. B. Ptol. IV 2; Mela I, 5, 29; Plin. N. H. V 19; dazu Cat, La Maurétanie césarienne, 1891, 150 und Strab. C 838) und den langen Hafen (s. Ihm RE. u. Aithalia). Der Leukos Limen bei Laodikeia (S. M. M. 139; Steph; Byz. u. Leuke Akte)[9])

---

[1]) Prakt. 1908, 216.

[2]) Rangabé, Mém. prés. àl'ac. des inscr. III 1853 225; Bursian II 433; Baumeister, Euböa Progr. Lübeck 1864, 28; Wilamowitz. Antigonos von Karystos, 1881, 134 ff. Geyer, Die Insel Euböa I, 101 ff.; I. G. XII 9, 150 ff.: V. Geisan RE. u. Karystos.

[3]) Dessau RE. u. d. W.

[4]) Roß, Inselr. II 163; Stamatiadis, Ikariaka, Samos 1893, 61; Bürchner, Pet. Mitt. 1894, 260.

[5]) Oberhummer, Akarnanien 31 ff.

[6]) Die Quellen erklären ihn für identisch mit dem Hafen von Elaia. Daran, wie daß er den Namen von dem einmündenden Flußwasser bekam, zu zweifeln haben wir kein Recht. Die Tatsache, daß schon den Alten süße Quellen auf dem Meeresgrund unweit davon bei Cheimerion bekannt waren (Paus. VIII, 7, 2), beweist nichts dagegen. Denn Paus. erwähnt zwar das Faktum aber nicht den Namen. S. aber Bursian I 28; RE. u. Cheimerion und ebd. Bürchner u. Glykys Limen.

[7]) Bursian II 149; Curtius, Pelop. II 277 ff. Philippson, Peloponnes 225; Hitzig-Blümner u. Frazer zu Paus. a. a. O.

[8]) Bursian I 18 sieht darin wohl mit Unrecht die Bucht vor dem Lagunenhafen von Buthroton, während der Name vorzüglich auf diesen selbst paßt.

[9]) Siehe Müller z. d. St. Der Versuch Pietschmanns (Gesch. der Phönizier S. 73 ff.) die Notiz des Steph. auf ein phönizisches Laodikeia zu beziehen, ist schon der Gleichheit der Münzzeichen wegen, die dieses mit dem syrischen haben müßte, fruchtlos. Aber der Leukos Limen liegt natürlich auch bei der Leuke Akte.

hat vom weißlich glänzenden Ufer seinen Namen. Im Lateinischen bedeutet die Verbindung von Vada mit einem Lokalnamen (Vada Sabatum Strab. C 201; Plin. N. H. III 7, 2; It. Mar. dazu Porti ant. pen. It. 66ff.; und Vada Volaterrana Cic. Pro Quinctio VI; It. Ant. 292; Plin. N. H. III 50; Rut. Nam. I 453ff.; dazu Nissen II 300, hier ein Lagunenhafen) seichte Gewässer.

Rühmend ist die Bezeichnung Kaloi Limenes auf Kreta (Akt. Apost. XXVII 8;) und Kalos Limen in Skythien (Anon. P. P. E. 57; Arr. P. P. E. 31). Bisweilen bezeichnet ein Eigenname die rettende Eigenschaft des Hafens. So in der sprechenden Benennung Eunostos des westlichen Hafens von Alexandrien (s. o. S. 137 u. Schiff in dem dort zitierten Artikel). Ist dies ein sicher junger Name, so ist das Gegenteil bei Soonautes der Fall, wie griechische Schiffer noch vor der Gründung von Herakleia am Pontus eine Bachmündung dort bezeichneten (s. o. S. 27 Anm. 3). Und einen verwandten Sinn wird man wohl im Namen des peloponesischen Aristonautai (Paus. II 12, 2 VII 26, 14), des besten Hafens für die Seeleute, vermuten[1]). Auch die ungemein häufige Bezeichnung Panhormos, der Hafen, der gegen alle Winde schützt (s. o. S. 12 Anm. 1), gehört hierher. Dieser Name kommt an den Küsten des Mittelmeeres überall vor: Auf Kreta (Plin. IV 59)[2]), Kalymnos (Bürchner RE. u. Kalymnos), Peparethos[3]), Naxos (S. M. M. 282), bei Ephesos (s. o. S. 203ff.) und bei Milet (Herod. I 157 s. Katalog u. Panhormos), bei Kyzikos (Schol. Apoll. Rhod. I 954)[4]), in Attika (Arch. miss. scient. III, 115; Michhöfer, zu den Karten von Attika III-VI 28), in der Peloponnes (Thuk. II 86; 92; Polyän. VI 23; Polyb. V 102; Plin. IV 13; Paus. VII, 22, 10; dazu 'Boblaye, Recherches 23; Curtius, Pelop. I 447), auf Kephallenia (Belege bei Riemann, Les îles ioniennes II 1849 S. 15; Partsch, Pet. Mitt. Erg. H. 98, 63ff.; Bürchner RE. u. Kephallenia 206ff;), in Epirus (Strab. C 316 u. 324; IG VII 188; dazu Bursian I 15; Oberhummer, Akarnanien 290ff.), in Nordafrika (S. M. M. 31) und auf Sizilien. Auch Panhormos bezeichnet wie die vorgenannten Plätze

---

[1]) Auch dies ist eine Flußmündung. S. Curtius, Pelop. I 480; Hirschfeld RE. u. d. W.; Hitzig-Blümner u. Frazer zu Paus. a. a. O. Statt dem beide Male überlieferten Aristonautai mit Schubart und Hitzig-Blümner Argonautai zu lesen, ist ganz willkürlich. Wenn man darunter *ἄριστοι ναῦται* verstand, ist es ganz selbstverständlich, daß das die Argonauten waren. Aber auch die wohl richtigere Deutung *λιμήν ἄριστος ναύταις* legte eine solche Lokalisierung der Argonautensage nahe, wie jeder Name, in dem eine Beziehung zur Schiffahrt deutlich war.

[2]) Dazu Bursian II 556 Anm. 2 u. 557 Anm. 3.

[3]) Ulrichs, Reisen u. Forsch. II 239. Philippson, Beiträge zur Kenntnis der Inselwelt 1909 129ff.; IG XII, 8, 166, Fredrich, Athen. Mitt. XXXI 99ff.

[4]) Wenn man die Lagune im Isthmos unmittelbar bei Kyzikos Panhormos getauft hat (JHS XXII, 133, u. Hassluck. Cyzicus 1910, 3), so ist das Spielerei. Die Scholien haben im Text von einem Hafen Panhormos gelesen. Das braucht aber noch nicht ursprünglich als Eigenname gemeint gewesen zu sein. Die Erklärer haben es aber schon im Altertum so verstanden; dann wird ein gelehrter Mann mit Lokalkenntnissen das P. aus dem Text getilgt haben. Denn der Hafen Panhormos, der wirklich wie die Scholien angeben, existiert hat, lag in einiger Entfernung östlich von der Stadt, wie sein Fortleben im heutigen Panderma zeigt.

im ureigensten Sinne den Hafen selbst. Abgesehen von dem sizilischen hat an keinem der genannten Beispiele eine irgendwie bedeutendere Siedlung gelegen. Und auch das sizilische Panhormos hat nie eine griechische Ortschaft gehabt, sondern ist eine punische Gründung, die den dort schon haftenden griechischen Namen des Hafens usurpierte[1]).

Speziellere Charakterisierungen der Häfen durch den Namen sind selten. Zu dem wegen seiner alten Molen Chytos genannten Westhafen von Kyzikos (s. o. S. 63)[2]) kommt ein zweites Beispiel in dem Namen Chyton, der die Stelle der alten Stadtlage von Klazomenai bezeichnete[3]) (Strab. C 645; Steph. Byz. u. Chyton). Diese Benennung nach Kunstbauten ist recht charakteristisch für die archaische Zeit, in der solche noch etwas außerordentliches gewesen sind.

Häufiger ist im Namen die Richtung, in der betreffende Hafen liegt, ausgedrückt. Entweder ist das die Himmelsrichtung wie im Boreios Limen, dem nördlichen der beiden Stadthäfen von Tenedos (Arr. An. II, 2, 2) und im Favonii Portus auf Korsika (Hübner RE. u. d. W.), oder die Orientierung nach einer Ortslage. Dafür bildet das bekannteste Beispiel die Benennung der beiden Häfen von Tyros als sidonischen und ägyptischen (s. o. S. 93ff.). Hier gehört auch der Osthafen von Kyzikos her, der nach einem in der Nähe gelegenen Dorf Threkia Threkios hieß (s. o. S. 63 ff. Plut. Luc. 9; Hassluck, Cyzicus 1910 S. 5), und der wegen seiner Lage nach Gerrhai zu so genannte Gerrhaistikos von Teos (Liv. XXXVII 27[4]).

Besonders anschaulich sind eine Reihe von metaphorischen Namensgebungen, die an die G e s t a l t des Hafens anknüpfen. An der Spitze stehen hier die naheliegenden Uebertragungen von Gefäßbezeichnungen, wie ja auch wir von einem Hafenbecken reden. So hieß der kleine Hafen in Syrakus mit der gleichen Metapher Lakkios (Diod. XIV 7, vgl. Kolpos Lakkiou heute noch auf Leros; Bürchner, Die Insel Leros, Gymn. Progr. München 1898, 19). Das bekannteste Beispiel ist der Kantharos im Piraeus[5]) und dieselbe Uebertragung

---

[1]) Holm begnügte sich mit einem Hinweis auf die Schwierigkeit. Für die Annahme von Freeman-Lupus I 215, daß sich der griechische Name erst später gegen einen verschollenen phönizischen durchgesetzt habe, besteht gar kein Anhaltspunkt. Das Alter des Namens bezeugt Sapphos fr. 6, dessen Beziehung auf das sizilische P. durch IG XIV 295 gestützt wird. Zu der Annahme, daß die punische Stadt schon sehr alt sei, liegt gar kein Grund vor. Die Entwicklung ist noch bei Diod. XXII, 10, der nur den Golf Panhormos und die Stadt Panhormitis nennt, spürbar. Daß der Hafen in römischer Zeit kurz Portus geheißen habe, kann auf Grund der Münzen mit Mommsen CIL X 751) nicht angenommen werden. Denn die Abkürzung POR kann auch Panhormos bezeichnen (Columba, Porti ant. It. ins. 278).

[2]) Et. Magn. u. *Χυτῷ λιμένι* gibt daneben auch die — aber schwer stützbare — Deutung auf „verschlammt“, während die Scholien allein die erste viel einleuchtendere Etymologie geben.

[3]) Die Erklärung verdanken wir Wilamowitz (Berl. Sitz.-Ber. 1906, 55ff.). Aber eher als an Quais wird man nach der Analogie von Kyzikos gleichfalls an Molen denken. Anders, aber recht gewaltsam Bürchner RE. unter Chytrophoria.

[4]) Dazu Lamprecht, De rebus Erythraeorum, Berlin 1871, 1; Hirschfeld, Arch. Ztg. XXXIII, 25.

[5]) Judeich, S. 390; v. Geisan RE u. Kantharos.

gilt für den Binnenhafen von Alexandrien, Phiale[1]). Hierher gehört auch der vielumstrittene karthagische Kothon (s. o. S. 145 ff.). Auch das etruskische Atria, das an den Mündungshäfen des Po und des Tiber gewurzelt zu haben scheint, hat vielleicht eine derartige Bedeutung[2]). In all diesen Fällen ist die Vorstellung, daß das Meereswasser wie in einem Gefäß gesammelt wird, klar[3]). Aehnliche Gedanken äußern sich im Namen des lykischen Patara (Steph. Byz. u. d. W; Eustat. in Dion. Per. 129; Dazu Ant. of. Jonia III 1840, 78; vgl. Kypseti, Müllenhof, Deutsche Altertumskunde, I, 124 ff.), der gleichbedeutend mit dem des einen Hafens von Alexandrien, Kibotos, gewesen zu sein scheint (über diesen o. S. 137). Eine andere Metapher gab Anlaß zur Ortsbenennung Brundisium, die die auf die stark verästelte Gestalt des Hafens übertragene messapische Bezeichnung eines Hirschgeweihs in sich birgt (s. o. S. 21, Anm. 7). Bei Genua wird man kaum an die knieförmige Gestalt der gesamten Küstenlinie denken dürfen[4]), sondern eher an die der Landspitze, auf der die Stadt ursprünglich lag, wie die gleiche Uebertragung auch auf den Ellenbogen, den das Stadtkap von Ankona, nicht die eindringende Bucht bildete[5]), gemacht wurde. Dagegen hat der Golf von Spezia, Lunae Portus, sicher seine Bezeichnung durch die bei der tief eindringenden Hafenbucht sich ergebende Küstenlinie erhalten[6]).

Von diesen übertragnen Bezeichnungen, die doch bei aller Anschaulichkeit eine gewisse Abstraktion darstellen, kehren wir in die Wirklichkeit zurück. Namentlich B a u m n a m e n, die ja auch sonst

---

[1]) Puchstein, RE u. Alexandrien.

[2]) Martha, L'art étrusque 1889, 295; Paschetto, Diss. Ac. Pont. 1912, 1 ff.

[3]) Näher noch lag freilich bei so reicher Küstengliederung einerseits und dem anschaulichen griechischen Denken die Uebertragung solcher Bezeichnungen auf die Kaps. S. die oben S. 145 Anm. 1 angeführten Beispiele, dazu noch Toryne (Plut. Anton. 62). Auch Katane hat seinen Namen wohl von der Kessellage der Stadt (catinus s. Ziegler, RE u. Katane), nicht vom Hafen erhalten, wie ja Kibotos ganz ähnlich vorkommt.

[4]) So Nissen II, 144 (s. dazu Weiß, RE u. d. W.). Die antike Stadt war aber auf das Vorgebirge östlich des Hafens beschränkt, wie der Stadtplan immer noch erkennen läßt. Die Nekropole freilich (Not. sc. 1898, 395 ff.) liegt außerhalb derselben, wie sichs gehört. Vgl. auch das Kap Graias Gony S. M. M. 18;

[5]) So Nissen II, 415; dagegen Hülsen RE. Art. Ancona. *Ἀγκών* für Kap ist ganz geläufig: Am Piraeus (s. Judeich 389), in Alexandrien bei Strabo C 794, bei Artake Timosthenes bei Steph. Byz. u. Artake. Von der Gestalt des Kaps auch Zankle (s. o. S. 237), und Drepanon auf Sizilien (vgl. Drepane, älterer Name von Korkyra; Wilamowitz, Hom. Unters. 172 ff. u. Ilias und Homer 501 ff.) Auch der Pogon von Troizen (Strab. 373; Her. VIII 42; Suid. u. d. W. Curtius, Pelop. II, 443; Bursian II, 90) gehört hierher.

[6]) So richtig Nissen II, 283 ff; daß der Name etruskisch oder ligurisch sei, ist nicht zu verweisen, trotzdem es immer wieder versucht wird (Jung, Mitt. d. Inst. f. österr. Gesch. XXII, 1901, 195; Mazrini, Porti ant. pen. It. 179 ff.; Solari Annali, Univ. Tosc. 1910, 60 ff.). Selbst wenn er es wäre, so hat doch die Vorstellung der geschichtlichen Zeit stets an die mondförmige Gestalt sich gehalten (Strab. C 222; Schol. ad. Pers. sat. VI, 6 ff. und die Münzzeichen). Das war eine geläufige Uebertragung, s. App. civ. V. 56; Thuk. VII 34; Niketas nennt noch den Piraeus mondförmig, was, wenn man immer an die schmale Sichel denkt, wenig am Platze ist (s. darüber Tafel, De Thessalonicea 381, 10). Noch jetzt heißt der Südhafen von Jaffa arabisch Mondbucht (Guérin, Judée) I, 8).

bei Ortsbezeichnungen gewohnt sind, treten auch an den Hafenplätzen auf. Hier haben sie ihre besondere Bedeutung, insofern als oft wie ein bezeichnend geformter Berg auch ein Baum als Landmarke bei der Ansteuerung dient. Derart sind die Namen Syke (S. M. M. 30 u. Müller dazu), Daphnous (Strab. C 424 ff; Steph. Byz. u. d. W.; Plin. IV 27; dazu Roß, Wanderungen II, 135 u. Philippson RE u. d. W. und Strab. C 774), Erineos (Thuk. VII 34; Paus. VII, 22, 10; Plin. N. H. IV, 12; Steph. Byz. u. d. W.; Curtius, Pelop. I 458; Philippson RE u. d. W.) und Komaros, wie einer der Häfen von Nikopolis hieß (Strab. C 324, vgl. Theophr. Hist. Plant. III 16, 4 u. ö.), zu verstehen. Und ganz dem Lokalcharakter entsprungen sind auch die überaus häufigen Bezeichnungen der Häfen nach Kultorten. Sie sind so vielfältig wie die Götter selbst. Eine Kultvorstellung muß wohl schon bei dem homerischen Phorkyshafen auf Ithaka vorliegen, mag es nun dichterische Bezeichnung sein[1]) oder mehr als bloß dies. Ungemein oft findet sich der Herakleshafen, daneben natürlich auch Apollon. Ihm gehört nicht nur ein Ort, wie so oft, sondern auch gelegentlich ein Hafen, so der Delphinius Portus (Plin. N. H. III 48, It. Ant. 294; It. Mar. 502; dazu Nissen II, 146 u. A. Feretto, Porti ant. pen. It. 148 ff.) und der Apollonos Phaistiou Limen (Plin. IV 7). Auch der Achilleushafen steht in Beziehung zu dem Wesen des Achilleus als Seegottheit[2]). Wie neben dem so häufigen Delphinion der Delphiniushafen, so begegnet neben Nymphaion auch der Nymphaios Limen[3]). Auch der Satyrhafen (so wohl richtig mit Pais, Ricerche 1908, 111 ff., bei Liv. XXVI, 39, 6 zu lesen, vgl. Nissen II 871 mit Belegen) wird auf eine Kultstätte bezugnehmen. Allgemeiner bezeichnet den geheiligten Charakter eines Hafens der Eigenname Hieros Limen (Arr. P. P. E. 28) und Theon Limen (Strab. 829; Ptol. IV, 2; It. Mar.; dazu Cat, La Maurétanie césarienne, 1891, 154). Natürlich gibt es auch Heroenhäfen. Ihre Namen hängen eng mit der Lokalisierung bestimmter Vorgänge des Mythos zusammen. So heißt der eine der beiden Stadthäfen von Korkyra vielleicht Alkinooshafen, weil man Korkyra mit Scheria identifizierte (s. o. S. 97 u. Anm. 2). Auf Sizilien tritt natürlich Odysseus als Namensgeber auf (Portus Ulixis Plin. III 89, sonst nirgends genannt und vielleicht irrtümlich angesetzt und identisch mit dem Odysseae Portus bei Cic. Verr. V 34, 87; Ptol. III, 4, 3, Odysseae Akra, dazu Freeman-Lupus I 53 und Columba, Porti ant. It. ins. 351). Der Oresteshafen verdankt seinen Namen der Sage, daß Orest zur Entsühnung nach Rhegion gekommen sei (Plin. N. H. III 73, dazu Axt, Progr. Gymn. Grimma 1887, 17 ff.; Nissen II 961; Philippson, RE u. Rhegion). In Libyen gab es einen Menelaoshafen (Her. IV 169; Ps.-Skyl. 108; Strab. 838; S. M. M. 35). Das mag ursprünglich Umdeutung eines einheimischen Namens gewesen sein. Aber später

---

[1]) Wilamowitz, Hom. Unters. 23 ff.

[2]) Wohl eher als von einer „Lokalsage", wie Bursian, Abhandl. Münch. Ak. VIII 776 meinte. Siehe Hitzig-Blümner zu Paus. a. a. O. u. Roscher I, 58 ff.

[3]) Ptol. s. de la Marmara, Voyage en Sardaigne II, 387; CIL X. 7930; Zeri, Porti ant. It. ins. 155.

hat man den Namen natürlich auf die Anwesenheit des Menelaos bezogen (Strab. C 40). Götter- und Heroenhäfen sind so durchaus geläufige griechische Gebilde. Den Namen Sterblicher hat erst die Kaiserzeit hier gebracht. Daß diese Häfen ebenfalls nach den vergötterten Cäsaren, nicht nach den Menschen benannt wurden, daß jene auch hier als Schutzherrn der Häfen empfunden wurden, zeigt schon die Tatsache, daß gerade die drei ältesten und hauptsächlichsten dieser Benennungen garnicht in unmittelbarer Beziehung zu den betreffenden Bauherren stehen: Das gilt für den von Herodes erbauten Sebastos Limen (s. o. S. 179 ff. u. Jos. Ant. XVII, 87 u. Bell. Jud. I 613, dazu Benzinger, RE u. Caesarea u. Schürer, Gesch. d. jüd. Volkes II, 3. Aufl. 1898, 105 ff., Anm. 153) ebensogut wie für den Portus Julius (s. o. S. 175,). Erst unter Traian wird die letzte Konsequenz aus dieser Entwicklung gezogen und der neue Hafen wird zugleich mit seiner Anlage nach dem Bauherrn selbst genannt, sowohl der von Centumcellae (Plin. ep. VI 31) [1]) wie der von Portus (s. die Legenden der auf S. 197 besprochnen Münzen).

[1]) Mit ihm wird doch wohl der bei Ptol. III 1, 4 irrtümlich an falscher Stelle genannte Traianshafen identisch sein. S. Nissen II 306. Anders Lensi, Porti ant. pen. It. 216.

———o———

Nachträge und Berichtigungen.

Zu Seite 22: In einer Abhandlung, deren Kenntnis ich Exz. v. Wilamowitz verdanke, hat neuerdings Keil (Oest. Jahrh. 1922, 96 ff.) die Stadtgeschichte von Ephesos auf eine neue Grundlage gestellt. Er erbringt den Nachweis, daß die altjonische Stadt an der Nordseite des Panhajirdagh in der Gegend des späteren Stadions gelegen hat, und daß Koressos nicht, wie bisher angenommen der Bülbüldagh, sondern vielmehr ein Ankerplatz in der Nähe dieser Stadt gewesen ist. Dadurch werden die oben gemachten Bemerkungen z. T. hinfällig. Denn Keil hebt mit Recht hervor, daß die Überlieferung doch noch erkennen läßt, daß Altephesos dicht am Meere gelegen hat und daß „Smyrna“ eine Vorstadt davon war. Einer genügenden Grundlage scheint mir aber die Bemerkung zu entbehren, daß die Wahl des Platzes durch die „unmittelbare Verbindung mit der See in der Weise, daß der Stadthafen innerhalb des Mauerringes fallen mußte“, bestimmt gewesen sei (a. a. O. S. 111). Für die Zeit der Gründung der altjonischen Stadt dürfen wir keineswegs bereits das System des Limen kleistos voraussetzen. Es liegt hier überhaupt ein gewisser Mangel an Folgerichtigkeit vor. Koressos war, jedenfalls im 5. Jahrh. eine außerhalb der damaligen Stadt gelegene Örtlichkeit (Her. V, 100; Xen. Hell. I, 2, 6). Die altjonische Stadt lag nach Strabo in der Gegend der Hypelaios und diese nach Kreophylos am Heiligen Hafen. Dieser muß natürlich (so auch Keil S. 100) mit dem Heiligtum in Verbindung gebracht werden, war also der innerste Winkel des Golfes, der an

dieses grenzte. Sein Südteil bei der Stadt, an dessen Ufer die Hypelaios gelsgen haben muß, wird der älteste Stadthafen gewesen sein. Denn wer unvoreingenommen die Erzählung des Kreophylos liest, kann in dem am Ende genannten Hafen kaum einen andern als den vorher erwähnten Heiligen Hafen verstehen. Dicht dabei, aber etwas weiter westwärts und nahe bei der ältesten Stadt, aber etwas weiter von der des 5. Jahrh. entfernt, muß Koressos gelegen haben. Keil hingegen sucht den Heiligen Hafen nördlich des Stadions, den Koressos nordöstlich von diesem Gebäude. Das Umgekehrte scheint mir richtiger.

Zu Seite 20: Ueber Naxos Sic. s. jetzt auch v. Duhn, Arch. Anz. 1921, Sp. 177 ff.

Zu Seite 38: Für die eigenartige Scheidung, die in Naukratis zwischen ortsansässigen und nur zu vorübergehendem Aufenthalt ins Emporion kommenden Griechen vorgenommen wird, bildet die zeitweilige Stellung der Venezianer in Konstantinopel eine interessante Parallele. Auch dort wird zwischen den Eingesessenen, die das Bürgerrecht haben, und solchen, die nur zu Handelsgeschäften vorübergehend anwesend sind, unterschieden (s. Brown, JHS 1920, 83).

Zu Seite 52: Über Histiaea-Oreos jetzt auch B. Pace, Annuario III, 1921, 276 ff. m. Karte fig. 134 u. Abb. 135—8. Danach erklärt sich der Doppelname ähnlich, wie das oben (S. 65 ff.) für Epidamnos-Dyrrhachion vermutet ist, als Bezeichnung zweier gesonderter Stadtteile.

Zu Seite 60 Anm. 2: In Motye soll neuerdings ein kleiner geschlossener Hafen zutage gekommen sein, s. v. Duhn, Arch. Anz. 1921, 203. Eine besondere Beziehung zu Karthago darin zu sehen, wie v. Duhn anscheinend tut, ist nicht möglich, da der geschlossene Hafen etwas durchaus nicht spezifisch karthagisches ist. Diodors Beschreibung scheint mir keine Anhaltspunkte für das Bestehen eines solchen geschlossenen Hafens zu geben.

Zur Tabelle auf Seite 70 ff.: Siehe den vorstehenden Nachtrag.

Zu Seite 72: Eine Zusammenstellung der überlieferten Fälle, in denen Hafeneinfahrten gesperrt worden sind, hat ganz neuerdings F. Graefe, Hermes 1922, 438 ff. gegeben. Sie ist weder vollständig — es fehlt u. a. das wichtige Beispiel von Mytilene (s. o. S. 88) und die auf S. 72 Anm. 1 genannte Stelle bei Philon von Byzanz — noch klärt sie die technischen Einzelheiten hinreichend auf.

Zu Seite 123: Nach der Skizze, die neuerdings B. Pace, Annuario III, 1921, 3 ff. m. Plan fig. 2 von der Geschichte des Stadtumfanges und der Befestigungen von A t t a l e i a gegeben hat, scheint die dortige Hafenanlage, die die Italiener nicht näher untersucht haben. erst neueren Ursprungs zu sein (s. a. a. O. S. 8 Anm. 4). Wenn der von Pace vorausgesetzte geringe Umfang der antiken Stadt der Wirklichkeit entspräche, so läge der Ansatz der Nordmole außerhalb des alten Mauerringes und Attaleia müßte aus der Reihe der hellenistischen geschlossenen Häfen gestrichen werden (vgl. a. S. 71 Nr. 27 und die Bemerkungen auf S. 74). Es könnte dann höchstens noch wie Naupaktos, freilich in weniger unmittelbarer Anknüpfung an das Antike, das Fortleben dieser Hafenform im Mittelalter veranschaulichen (s. S. 65 ff.).

Zu Seite 123 ff.: Siehe den Nachtrag zu S. 22.

Zu Seite 227: Zu den besprochenen Lampen mit einer Brücke im Vordergrunde und einer Stadt dahinter ist noch ein drittes, 1913 in Ostia zutage gekommenes Stück zu nennen (Not. sc. 1913, 11, fig. 1).

Zu Seite 258 Nr. 126: Die Diskussion über die Häfen von Karthago wird fortgesetzt: S. Carton in der Rev. arch. 1919 (mir noch nicht zugänglich) und die nichts Neues enthaltende Replik von Torr. ebd. 1920, 373.

Zu Seite 259 Nr. 128: Ueber K a u n o s jetzt Maiuri, Annuario III, 1921, 263 ff. m. Pl. fig. 117 u. Abb. 118—133. Die Stadtmauern sind danach im wesentlichen hellenistisch. Ueber die Einschließung des Hafens a. a. O. S. 269.

Zu Seite 273 Nr. 197: Die neueste Literatur über Ostia s. bei v. Duhn, Arch. Anz. 1921, 117 ff.

Zu Seite 285 Nr. 289: Ueber den Hafen von Thessalonike, insbesondere die Anlagen Konstantins des Großen s. O. Tafrali, Topographie de Thessalonique, Paris 1913, 14 ff. m. Plan.

Zu Seite 295: Zu G e n u a bemerkt Lehmann-Haupt: „Ist das nicht vielmehr ein ligurischer, erst später volksetymologisch lateinisch gedeuteter Name (Vgl. S. 295 Anm. 6)?“

———o———

Namen- und Sachregister.



1. Römischer Sesterz des Nero.



2. Römischer Sesterz des Traianus.



3. Kaisareia Germanica
in Bithynien,
Pescenninus Niger.



4. Aegina, Domna.

5. Methone, Caracalla.



6. Patrai, Severus.



7. Patrai, Commodus.



8. Patrai, Severus.



9. Side, Gallienus.



10. Korinth, Antoninus Pius.



11. Korinth, Antoninus Pius.

Die Münzen befinden sich:

Nr. 1. Im Handel. Nr. 2, 4, 5, 6, 7, 10, 11 im Münzkabinett Berlin. Nr. 3 im Münzkabinett Paris. Nr. 8 im Münzkabinett Wien. Nr. 9 im Münzkabinett London.



Tafel I.

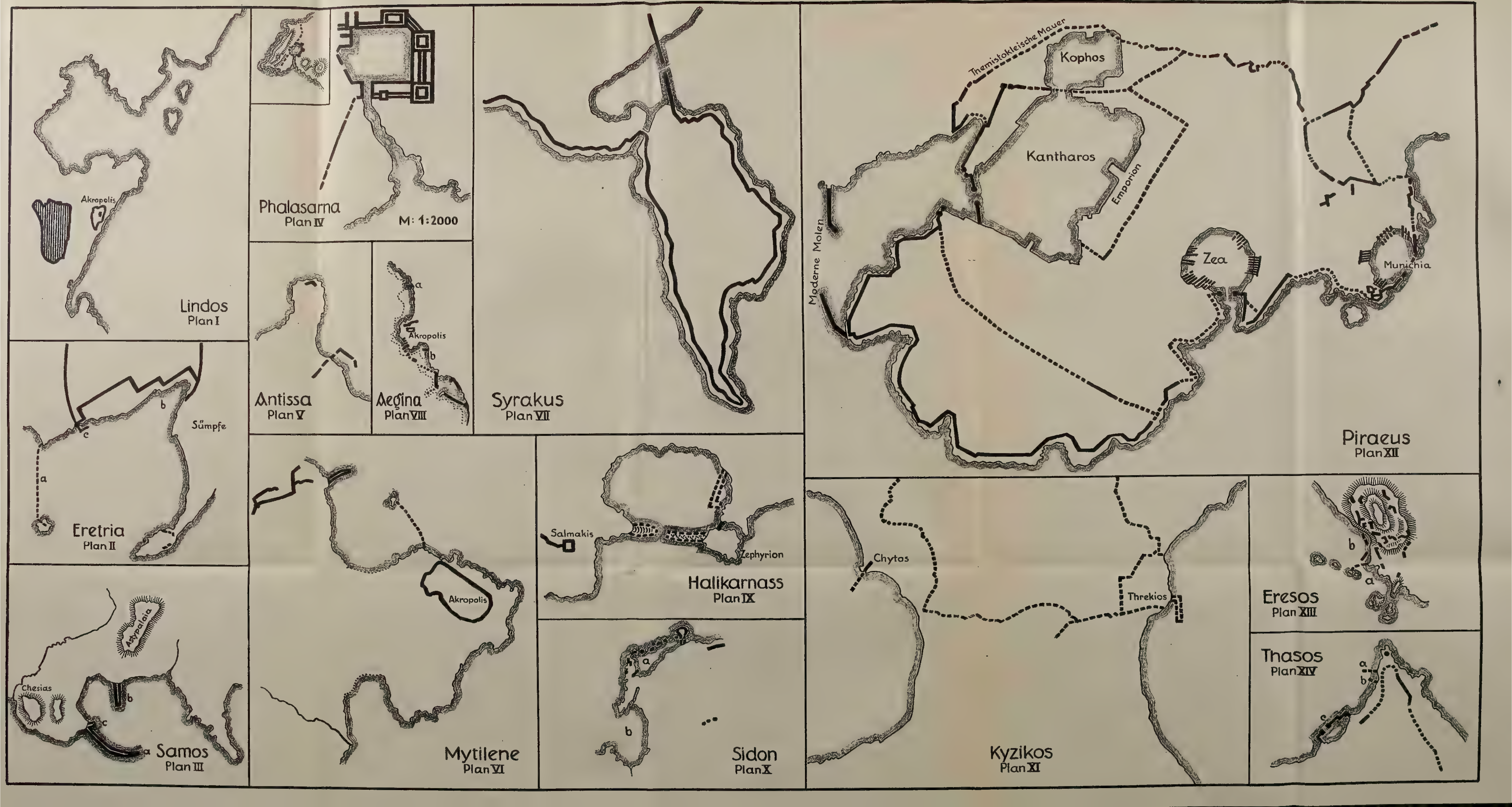


Relief im Vatikan
(nach Robert, Archäologische Hermeneutik, Berlin 1919 S. 72 mit Genehmigung der Weidmann'schen Buchhandlung).

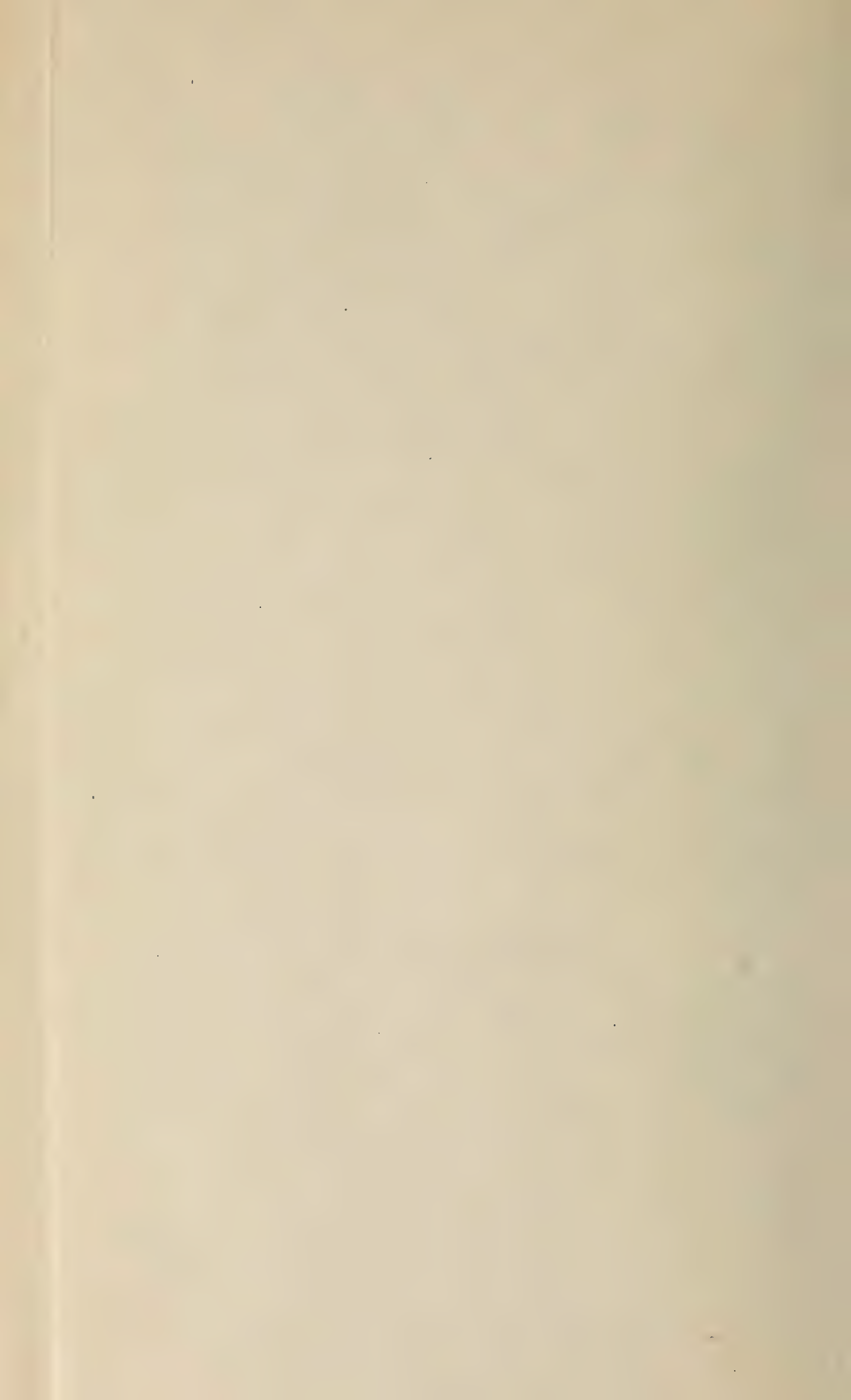
Tafel II.

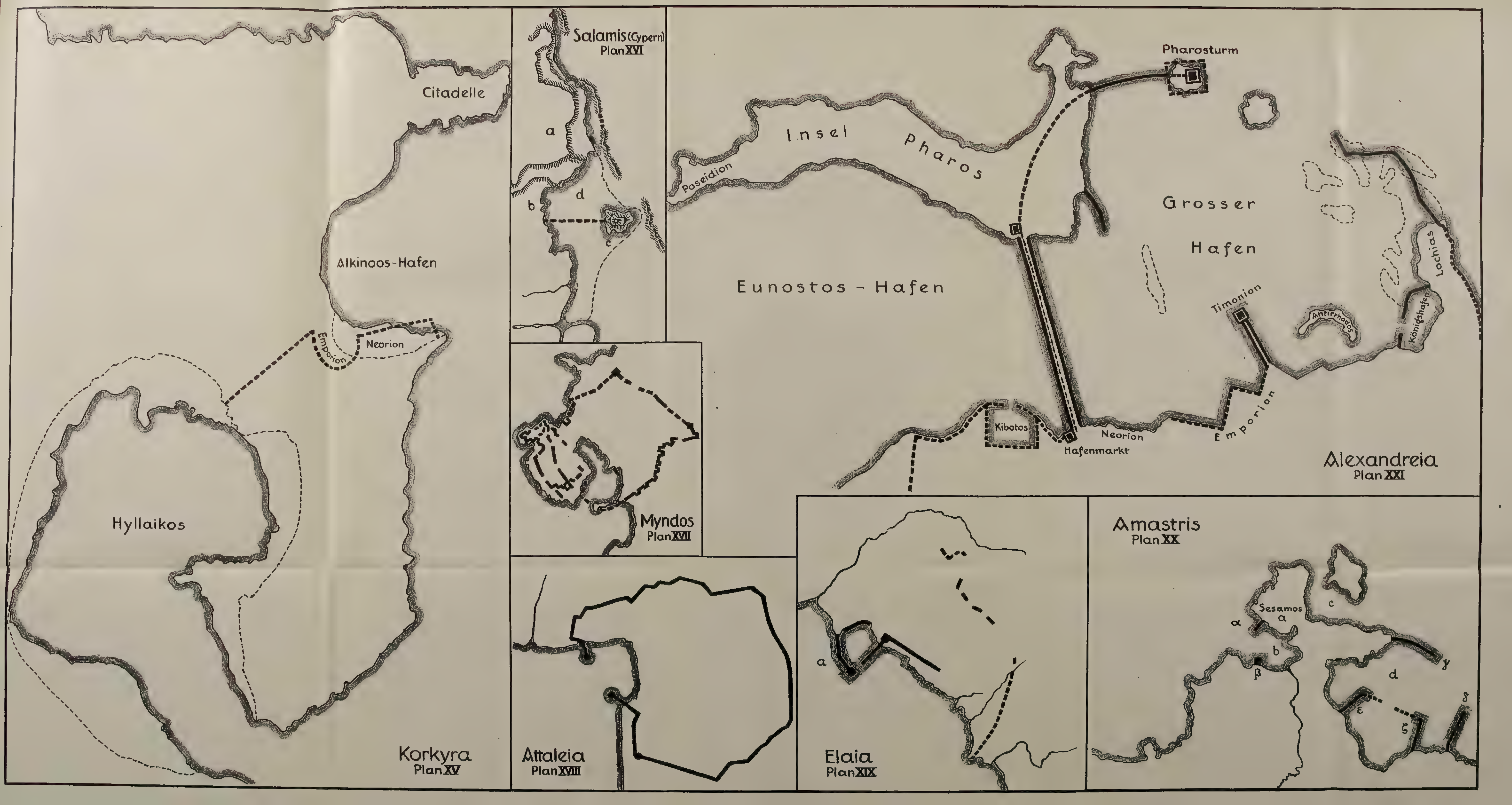


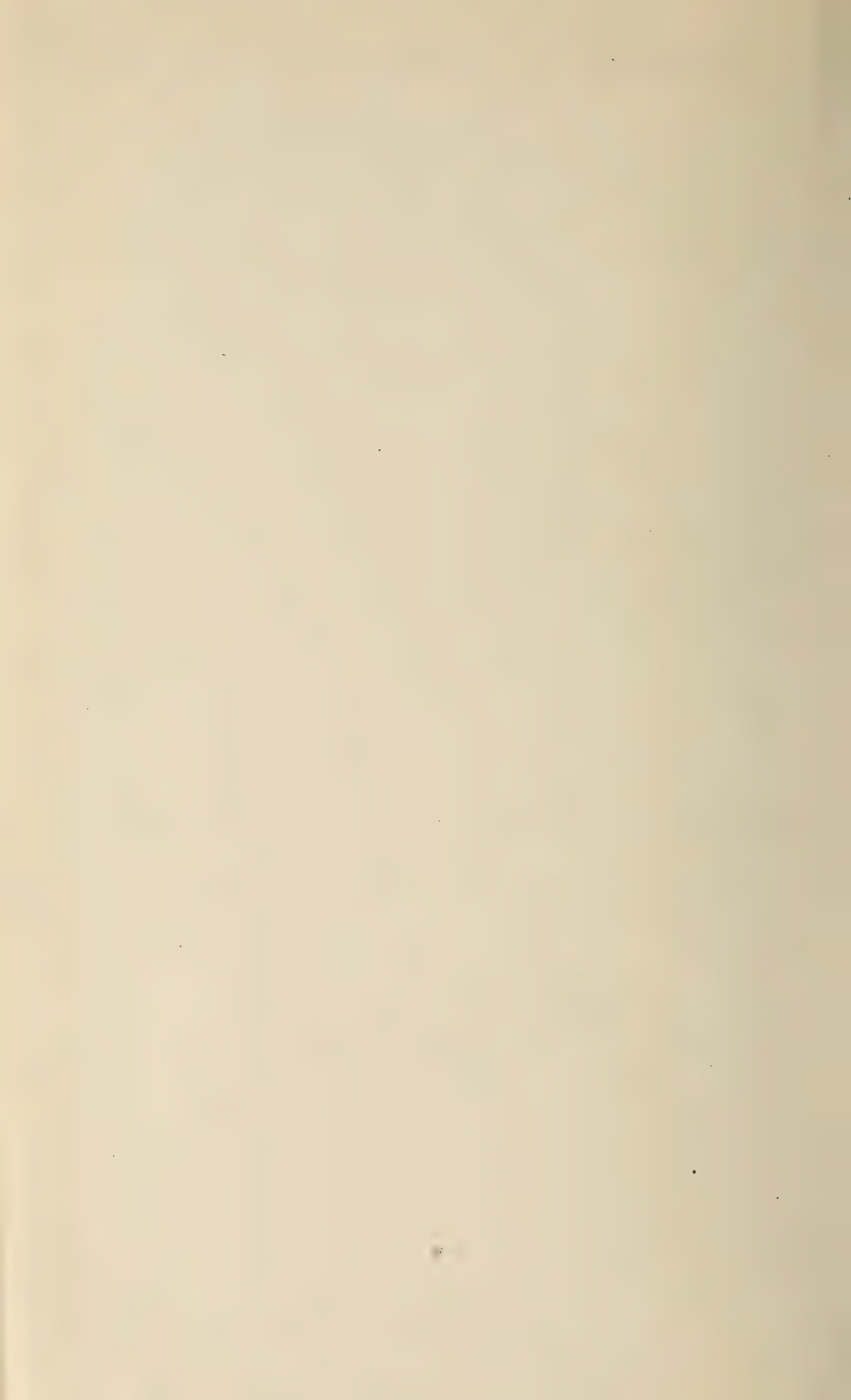
Relief Torlonia
(nach Arch. Jahrb. 1896 S. 99 mit Erlaubnis des Deutschen Archäologischen Instituts).

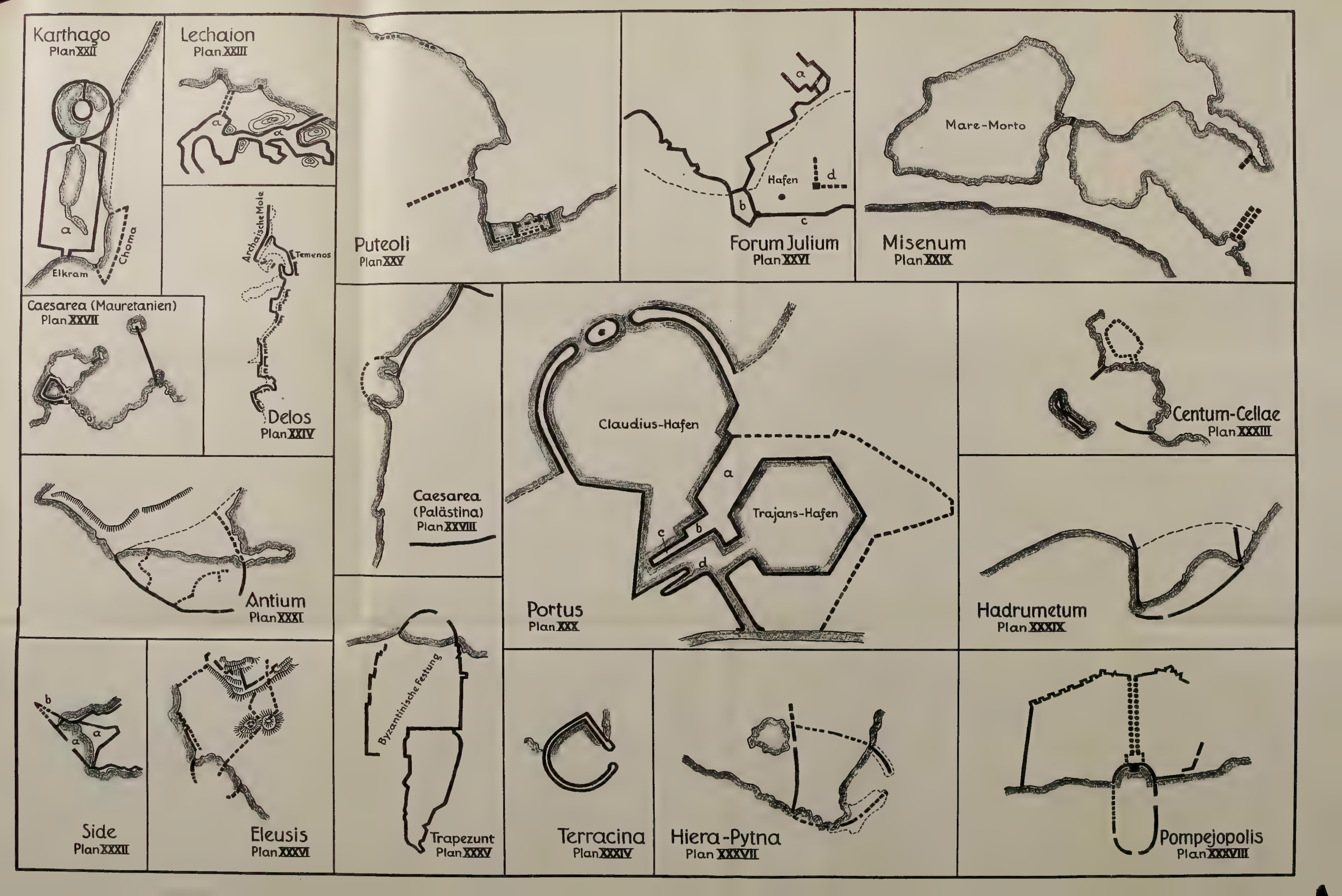


Akropolis
Lindos
Plan I
Phalasarna
Plan IV
M: 1:2000
Antissa
Plan V
a
Akropolis
b
Aegina
Plan VIII
Syrakus
Plan VII
Themistokleische Mauer
Kophos
Kantharos
Emporion
Moderne Molen
Zea
Munichia
Piraeus
Plan XII
b
Sümpfe
c
a
Eretria
Plan II
Akropolis
Mytilene
Plan VI
Salmakis
Zephyrion
Halikarnass
Plan IX
Chytos
Threkios
Kyzikos
Plan XI
b
a
Eresos
Plan XIII
Astypalaia
Chesias
b
c
a
Samos
Plan III
a
b
Sidon
Plan X
Thasos
Plan XIV
a
b
c

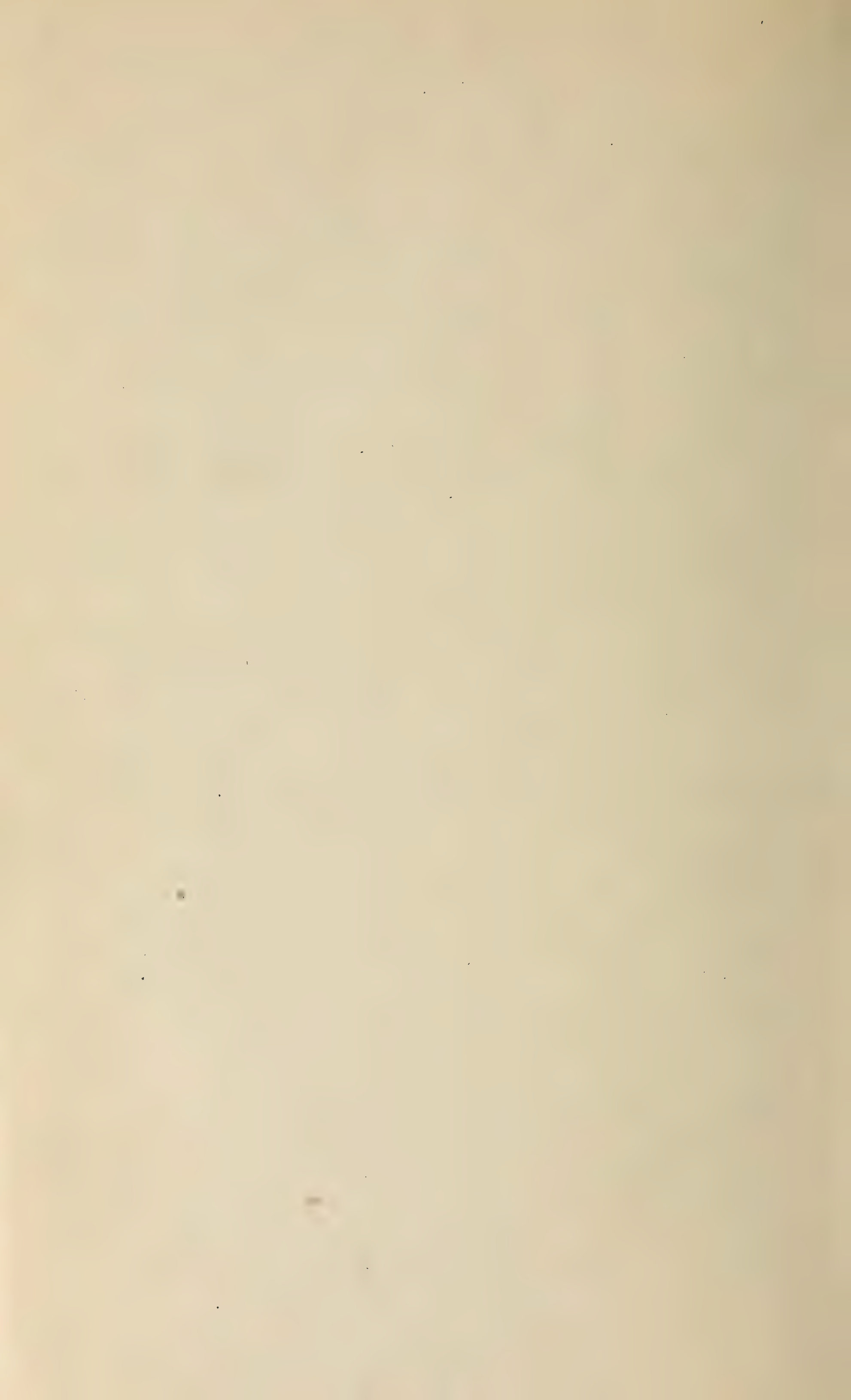



Citadelle
Alkinoos-Hafen
Emporion
Neorion
Hyllaikos
Korkyra
Plan XV
Salamis (Cypern)
Plan XVI
a
b
c
d
Myndos
Plan XVII
Attaleia
Plan XVIII
Elaia
Plan XIX
a
Pharosturm
Insel
Pharos
Poseidion
Eunostos - Hafen
Grosser
Hafen
Lochias
Königshafen
Antirrhodos
Timonion
Emporion
Neorion
Kibotos
Hafenmarkt
Alexandreia
Plan XXI
Amastris
Plan XX
Sesamos
a
b
c
d
α
β
γ
δ
ε
ζ





Karthago
Plan XXII
a
Elkram
Choma
Lechaion
Plan XXIII
a
a
Puteoli
Plan XXV
Forum Julium
Plan XXVI
Hafen
a
b
c
d
Mare-Morto
Misenum
Plan XXIX
Caesarea (Mauretanien)
Plan XXVII
Archaische Mole
Temenos
Delos
Plan XXIV
Caesarea
(Palästina)
Plan XXVIII
Claudius-Hafen
Trajans-Hafen
a
b
c
d
Portus
Plan XXX
Centum-Cellae
Plan XXXIII
Antium
Plan XXXI
Hadrumetum
Plan XXXIX
Byzantinische Festung
Side
Plan XXXII
b
a
a
Eleusis
Plan XXXVI
Trapezunt
Plan XXXV
Terracina
Plan XXXIV
Hiera-Pytna
Plan XXXVII
Pompejopolis
Plan XXXVIII



DIE ORIENTPOLITIK
DES
KAISERS NERO

von

Dr. Werner Schur

Klio, Beiheft XV
(Neue Folge, Heft II)



Leipzig
Dieterich'sche Verlagsbuchhandlung
1923

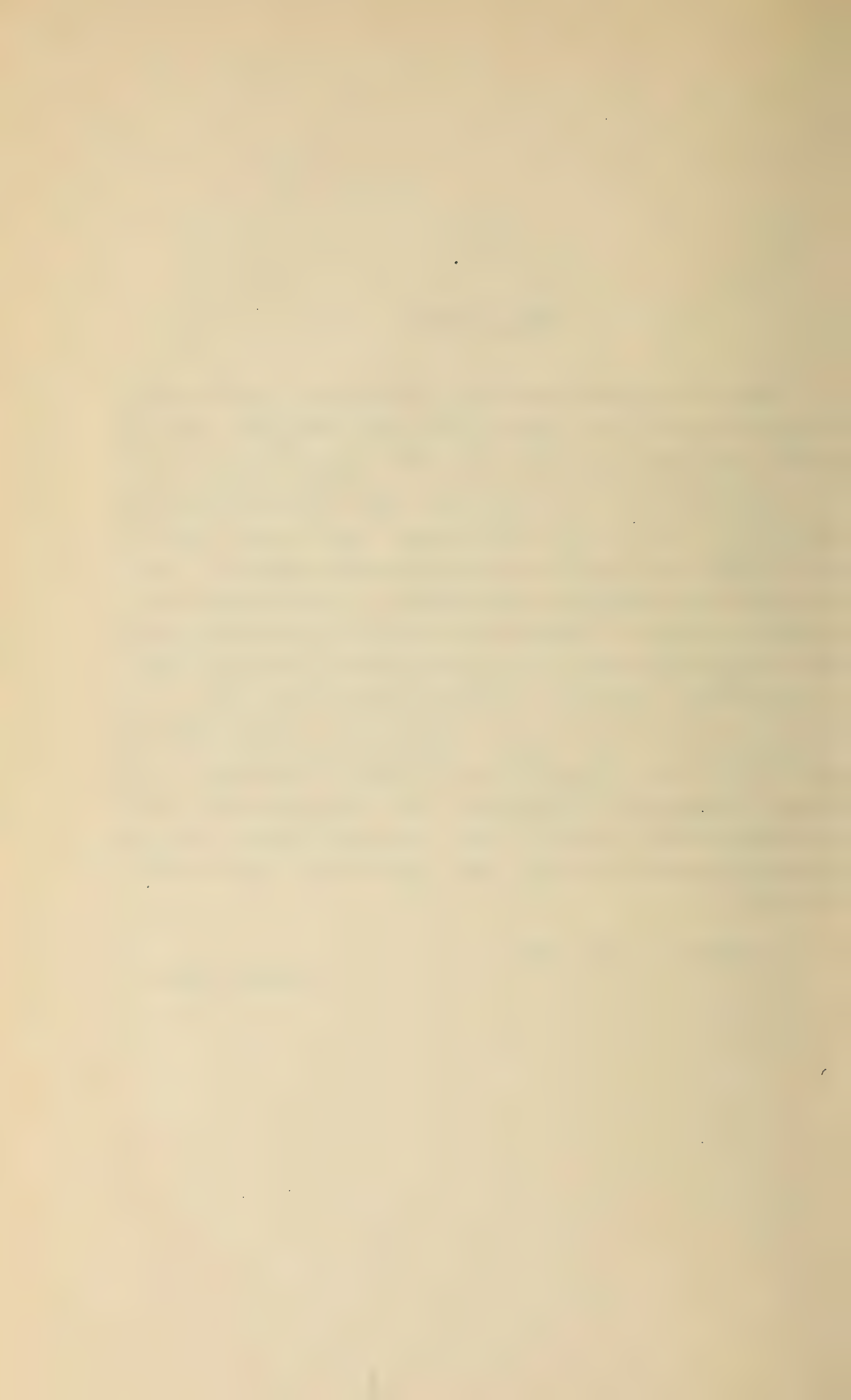


Vorwort.

Wenn ich in diesen schwierigen Zeiten in der Lage bin, meine Habilitationsschrift ein knappes halbes Jahr nach dem Abschluß meiner Habilitation im Druck vorzulegen, so gebührt allen, die an dem glücklichen Zustandekommen des Werkes beteiligt sind, mein innigster Dank. An erster Stelle habe ich Herrn Geheimrat Kornemann, dem Anreger und Förderer dieser Arbeit, und in Gemeinschaft mit ihm Herrn Geheimrat Lehmann-Haupt in Innsbruck für die Aufnahme meiner Studien in die Reihe der Kliobeihefte zu danken. Nächst ihnen schulde ich den größten Dank der Verlagsbuchhandlung, die in opferwilligster Weise den Großteil des gewaltigen finanziellen Risikos auf sich genommen hat. Aber auch ihr guter Wille wäre an dem schweren Unternehmen gescheitert ohne die beträchtlichen Zuschüsse aus anderen Mitteln, für die ich der Notgemeinschaft Deutscher Wissenschaft und meinen Angehörigen zu wärmstem Danke verpflichtet bin. Möge allen Mitarbeitern an dem Werke die Freude werden, daß die Opfer nicht umsonst gebracht sind, und daß der Lohn der Mühe wert sei!

Breslau, im Mai 1923.

Werner Schur.



Verzeichnis der Abkürzungen.

Nur solche Abkürzungen sind aufgenommen, die nicht allgemein üblich sind.

AAA. = Annals of Archaeology and Anthropology.
A. J. = Josephi Antiquitates Judaicae.
B. J. = Josephi Bellum Judaicum.
Chapot, frontière = V. Chapot, la frontière de l'Euphrate. 1908.
Dillmann, Berl. Abh. 1878. = A. Dillmann, die Anfänge des axumitischen Reiches (Abh. d. Berl. Akad. 1878. phil.-hist. Kl. 194 ff.).
Egli = A. Egli, die Feldzüge in Armenien in den Jahren 41—63 (Untersuchungen zur Geschichte der römischen Kaiserzeit, hrsg. v. M. Büdinger I. 1869. 265—364).
Fabricius = B. Fabricius, der Periplus des Erythraeischen Meeres von einem Unbekannten, Griechisch und Deutsch mit kritischen und erklärenden Anmerkungen und einem vollständigen Wörterverzeichnis. 1883.
Friedländer-Wissowa = L. Friedländer, Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms in den Zeiten von August bis zum Ausgang der Antonine. 10. Auflage, besorgt von G. Wissowa. 1920.
Gardthausen = V. Gardthausen, Augustus und seine Zeit. 1891—1904.
Gercke Senecast. = A. Gercke, Senecastudien (Fleckeisens Jbb. Suppl. 22. 1895. 1 ff.).
Gutschmid = A. v. Gutschmid, Geschichte Irans und seiner Nachbarländer. 1888.
Herrmann, Seidenstr. = A. Herrmann, die alten Seidenstraßen zwischen China und Syrien (Quellen und Forschungen z. alten Geschichte und Geographie hrsg. v. W. Sieglin 21. 1910).
H. J. Phil. 28 = B. W. Henderson, controversies in Armenian topography. (Journal of Philology 28. 1903. 99 ff.).
H. Nero = B. W. Henderson, the life and principate of the emperor Nero. 1903. 1905.
Hohl = E. Hohl in PWRE. Suppl. III. 349 ff. Art. Domitius 29 (= Nero).
Jan. I = E. Kornemann, die historischen Nachrichten des Periplus maris Erythraei über Arabien (Janus I. 1921. 55 ff.).
JASB. = Journal of the Asiatic Society of Bengalen.
JRAS. = Journal of the Royal Asiatic Society.
Klio XIX = W. Schur, Untersuchungen zur Geschichte der Orientfeldzüge Corbulos. Klio XIX.
Kornemann, Mausoleum = E. Kornemann, Mausoleum und Tatenbericht des Augustus. 1921.
Lassen = Chr. Lassen, Indische Altertumskunde.
L.-H. Arm. = C. F. Lehmann-Haupt, Armenien einst und jetzt. I. 1910.
Liebenam, Vgesch. = W. Liebenam, Forschungen zur Verwaltungsgeschichte der römischen Kaiserzeit. I. 1888.
Littmann = E. Littmann, die deutsche Aksum-Expedition. I. 1913.
Merivale = Ch. Merivale, History of the Romans under the empire. 1868—1876.
Oreschnikow. Mat. = Oreschnikow, Materialien zur Numismatik des Gestades des Schwarzen Meeres. 1892.
Paparch. = Archiv für Papyrusforschung und verwandte Gebiete.
Partsch, Gr. d. Menschh. = J. Partsch, die Grenzen der Menschheit (Berichte der s. Ges. d. W. phil.-hist. Kl. 68. 1916. 2).
Per. = Periplus maris Erythraei.

Pfitzner = W. Pfitzner, Geschichte der römischen Kaiserlegionen von Augustus bis auf Hadrianus. 1881.
Rawlinson = G. Rawlinson, the sixt great oriental empire or geography, history and antiquities of Parthia. 1873.
R. G. V. = Mommsen, Römische Geschichte V.
Ritterling = Ritterling, de legione X Gemina Romana. Diss. Berl. 1883.
Rost. Ann. = M. Rostowzew, Bithynia, Pontus and the Bosporus (Annual of the Brit. School at Athens XXII. 1916—1918. 1 ff.).
Rost. Stud. = M. Rostowzew, Studien zur Geschichte des römischen Kolonates (I. Beiheft zum Paparch. 1910).
S. Cl. = Suetonii Claudius.
S. Dom. = Suetonii Domitianus.
Sievers = G. R. Sievers, Studien zur Geschichte der römischen Kaiserzeit. 1870.
S. Nero = Suetonii Nero.
Sprenger = A. Sprenger, die alte Geographie Arabiens. 1874.
Stein = A. Stein in PWRE. Suppl. III. 394 ff. Art. Domitius 50 (= Corbulo).
S. Vesp. = Suetonii Vespasianus.
T. a. = Taciti Annales.
Täubler, I. R. I. = Eugen Täubler, Imperium Romanum, Studien zur Entwicklungsgeschichte des römischen Reiches. I. 1913.
Täubler, Parthernachr. = E. Täubler, die Parthernachrichten des Josephos. Diss. Berl. 1905.
T. h. = Taciti Historiae.

Als **kartographisches Hilfsmittel** für die Beziehungen Roms zum fernen Osten eignet sich vorzüglich die neue Karte von **Albert Herrmann:**

Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom um 100 n. Chr. Geb. (Veröffentl. d. Forschungsinst. f. vergl. Religionsgesch. a. d. U. Leipzig, Heft VII. 1922).

Inhaltsverzeichnis.



Einleitung.

Seit Syrien durch Pompeius und Ägypten durch Augustus zum Reiche gekommen waren, besaß die römische Politik eine orientalische Frage, die den kaiserlichen Staatsmännern nicht weniger Sorgen bereitet hat, als die moderne den europäischen. Durch die Einrichtung der syrischen Provinz und durch die Einbeziehung Armeniens in die römische Klientel war die iranische Großmacht zum Grenznachbarn des römischen Reiches geworden. Das Verhältnis zu diesem starken Nachbarstaat, das durch die Schwierigkeit einer militärisch haltbaren Grenzziehung in den Euphrat-Tigris-Ländern noch komplizierter wurde, bildet das eine Grundproblem aller römischen Außenpolitik, bis das strittige Gebiet der arabischen Eroberung verfällt. Hingegen waren die ägyptischen Grenzfragen mehr handelspolitischer Art. Es ging dabei um eine möglichst günstige Gestaltung der politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zu den Äthiopen in dem Elfenbeinland am oberen Nil und zu den Reichen Südarabiens, deren betriebsame Bevölkerung den Handel Ägyptens mit Indien vermittelte.

Mit diesen drei Problemen hat bereits Augustus gerungen und ihnen Lösungen gegeben, die für seine nächsten Nachfolger maßgebend geblieben sind. Aber um die Mitte des 1. Jahrhunderts unserer Zeitrechnung trat auf den beiden Schauplätzen der römischen Orientpolitik eine schwere Krise ein, die das Beschreiten neuer Wege erzwang. Die hochbegabten Staatsmänner der neronischen Regierung haben diese neuen Wege gefunden und dadurch der Politik der folgenden Jahrhunderte die Richtung gewiesen. Ein kurzer Überblick über die Geschichte der orientalischen Frage mag zeigen, wie sich aus der Unzulänglichkeit der augusteischen Lösungen der politische Umschwung der neronischen Zeit erklärt.

Seit Pompeius in leichtem Siegeszuge ganz Syrien der römischen Republik unterworfen hatte, war der Euphrat des Reiches Ostgrenze. An den Quellen dieses Stromes liegt aber beherrschend Armenien. Ein rauhes, durch den Stufencharakter seiner beiden großen Längstäler dem Angreifer schwer zugängliches Alpenland, dem die großen Ströme Vorderasiens, Euphrat, Tigris, Araxes und Kyros, enteilen, — so liegt Armenien

da, nur in schwersten Kämpfen zu erobern, aber seinem Besitzer die besten Einmarschmöglichkeiten nach den römischen, wie nach den parthischen Provinzen bietend. In parthischer Hand war dies Land eine unerträgliche Bedrohung des römischen Außenbesitzes in Asien. In römischer Hand war es eine stete Gefahr für die Kernländer des parthischen Reiches am mittleren Euphrat und auf der medischen Hochfläche. So ist denn der Kampf um Armenien die Signatur der römisch-parthischen Beziehungen während der ganzen Zeit der Grenznachbarschaft geblieben.

Rom konnte, wie Henderson [1]) in Erweiterung der Andeutungen Mommsens [2]) sehr schön auseinandergesetzt hat, zur Lösung dieses Grundproblems der Orientpolitik vier verschiedene Wege einschlagen. Es konnte das wichtige Land dem parthischen Nachbarn überlassen. Dann war aber, wie sich unter Vespasian gezeigt hat, eine sehr beträchtliche Verstärkung des Ostheeres nötig. Man konnte, was später Traian versucht hat, Armenien zur römischen Provinz machen. Aber das große und widerspenstige Land ließ sich nur durch eine starke Besatzung halten, und nur dann, wenn auch der größere westliche Teil von Mesopotamien römisch war [3]). So blieben, wenn man, wie es in der Richtung der augusteischen Politik lag, mit einem Minimum von Truppen am Euphrat auskommen wollte, nur die beiden Wege gangbar, die Henderson als die Politik der wirklichen und der nominellen römischen Souzeränität bezeichnet [4]). Der Gründer des Kaiserreichs hat die erste gewählt, sein Urenkel Nero eine Abart derselben, die Henderson zu Unrecht mit der zweiten gleichsetzt.

Die augusteische Politik, die gegen den Willen ihres Begründers einen dauernden Gegensatz zum Partherreich involvierte, war nicht imstande, dem römischen Osten eine ruhige Entwicklung zu sichern. Ein römisches Armenien oder ein Armenien unter einer vom römischen Reiche gegen die Parther gehaltenen Dynastie war eine offene Wunde am Körper des Partherreiches. Die Arsakiden konnten das wichtige Land, das sich, selbst nur schwer angreifbar, so nahe an die empfindlichen inneren Verbindungslinien ihrer westlichen und östlichen Provinzen heranschob, nicht in der römischen Einflußsphäre belassen. So geht denn von Phraates IV. über Phraatakes, Artabanos und Vardanes bis zu Vologaeses eine fast ununterbrochene Kette von Versuchen, den römischen Einfluß aus Armenien zu verdrängen. Die starke Iranisierung der Bevölkerung namentlich des armenischen Ostens hat ihnen immer eine sichere Unterstützung gegeben. Wieder und wieder mußte die römische Regierung die schwersten politischen und militärischen Anstrengungen machen, um Armenien zu halten.

Im Jahre 20 hat sich Augustus persönlich im Orient aufgehalten und durch seinen Stiefsohn Tiberius einen Parthervertrag abgeschlossen, der durch die Rückgabe der beim Untergange des Crassus verlorenen Feldzeichen die römische Waffenehre wiederherstellte, Armenien wieder

---

[1]) Nero 157 ff. [2]) R. G. V. 383 f. [3]) Nero 158. [4]) Nero 160.

fest in die römische Hand brachte und ein freundliches Verhältnis zwischen den beiden Großmächten einzuleiten schien. Aber bereits im Jahre 1 v. Chr. mußte der alte Kaiser seinen Enkel C. Cäsar wieder nach Armenien entsenden, um die Thronwirren zu ordnen, die den parthischen Einfluß zur Herrschaft zu bringen drohten. Die politischen Schwierigkeiten am Rhein und an der Donau und die völlige Auflösung des Partherreichs in den folgenden Jahren ließen die Fortsetzung der armenischen Interventionspolitik, die durch den vorzeitigen Tod des Prinzen unterbrochen worden war, zunächst nicht notwendig erscheinen.

Aber als um das Jahr 15 der neue Großkönig Artabanos auch Armenien eroberte und damit die Euphratgrenze bedrohte, war ein energisches Einschreiten nicht mehr aufzuschieben. Im Jahre 18 ging des Kaisers Tiberius Adoptivsohn und Mitregent Germanicus nach dem Osten und hat hier einen neuen Vertrag im Sinne des Augustustraktats mit der neuen Dynastie zustande gebracht. Der Großkönig erkannte die Euphratgrenze an und überließ den Römern Armenien, wo ein neuer Klientelkönig eingesetzt wurde. Als dieser jedoch um das Jahr 33 starb, hat Artabanos seinen ältesten Sohn auf den armenischen Thron gesetzt. So hat Tiberius als alter Mann mehr als fünfzig Jahre, nachdem er sich in der Orientpolitik die Sporen verdient hatte, noch einmal aufs schwerste um den Besitz Armeniens kämpfen müssen. Im Jahre 36 wurde der iberische Prinz Mithridates römischer Klientelkönig des heißumstrittenen Landes und hat sich nach einem parthischen Zwischenspiel, das die unverständige Politik Caligulas verschuldet hatte, vom Jahre 43 ab mit Hilfe einer römischen Besatzung gehalten.

Als endlich im Jahre 51 die Thronbesteigung des fähigen Vologaeses und die damit einsetzende Ruhe im Partherreich mit der Palastrevolution des iberischen Prinzen Rhadamistos gegen seinen Oheim Mithridates, weiter mit der rein britannischen Orientierung der claudischen Außenpolitik und der trägen Ruheseligkeit ihres syrischen Vertreters zusammentraf, da ist die Katastrophe eingetreten. Beim Tode des Claudius stand die römische Orientpolitik in einem vollständigen Zusammenbruch. Armenien, die Zitadelle Vorderasiens, auf deren Besitz Augustus das ganze Verteidigungssystem der Ostgrenze aufgebaut hatte, war verloren. Des parthischen Großkönigs Bruder, der jugendliche und hochbegabte Tiridates, war unbestrittener Gebieter in dem wichtigen Lande. Für die neue römische Regierung war es unter diesen Umständen eine gebieterische Notwendigkeit, sich alsbald mit den orientalischen Verhältnissen zu beschäftigen.

Die Ratgeber Neros haben erkannt, daß der Weg des Augustus nicht der Weg des Friedens war und nur unter großen Opfern und Gefahren eine dauernde Behauptung des Streitobjekts ermöglichte. Sie haben erkannt, daß der Gegensatz gegen das Partherreich, zu dem Armenien durch seine Kultur gewiesen wurde, keine geeignete Grundlage für die römische Ostpolitik war. Und sie haben den großen Mut bewiesen, ihrer besseren Einsicht folgend von den gepriesenen Wegen des Augustus abzuweichen.

Sie haben den Weg der Errichtung eines armenischen Staates gewählt, der zugleich römischer Klientelstaat und parthische Secundogenitur werden sollte. Henderson nennt das formal richtig die Politik der nominellen römischen Souveränität. Aber mit diesem Ausdruck ist das Wesen der Neuerung nicht erschöpft. Die Teilung des Einflusses auf Armenien, das eine Art von Condominium zwischen den beiden Großmächten mit tatsächlicher Ausübung der Herrschaftsrechte durch einen parthischen Prinzen werden sollte, war nur die eine Seite des neuen Verhältnisses. Wichtiger fast noch war die grundsätzliche Neuordnung der römischen Beziehungen zu dem Großkönig selbst. An die Stelle der mißtrauischen Feindseligkeit, die bisher die Lösung der armenischen Frage verhindert hatte, sollte ein enges politisches Einvernehmen treten, das Corbulo in den Verhandlungen des Jahres 63 mit dem technischen Ausdruck societas bezeichnet [1]). Der Arsakide auf dem armenischen Thron sollte nicht mehr in die peinliche Lage geraten können, zwischen seinem Hausinteresse und seinem Lehenseid zu wählen. Das gute Verhältnis zum Partherreich, beruhend auf der gegenseitigen Anerkennung der berechtigten Interessen in Armenien, sollte die römische Ostgrenze sichern. Dies große Ziel hat die neronische Regierung durch zehn Jahre schwerster Kämpfe unverrückt im Auge behalten [2]).

In dem südlichen und südöstlichen Vorlande Ägyptens hatte Augustus in den zwanziger Jahren den übermütig gewordenen Nachbarn drastisch vor Augen führen lassen, daß am unteren Nil eine neue kraftvolle Regierung herrschte, die ihre Untertanen auch in fernen Ländern mit den Waffen zu schützen wußte. Im Jahre 30/29 hat der erste Vizekönig Cornelius Gallus den Äthiopen die Überlegenheit der römischen Waffen gezeigt. Einige Jahre später hat Petronius den Krieg bis in die äthiopische Hauptstadt Meroë getragen. Im Jahre 26/25 ist der Statthalter Älius Gallus mit einer Armee in Südarabien gewesen und hat den Schrecken des römischen Namens weithin verbreitet. Der neugewonnene Respekt kam dem ägyptischen Indienhandel zugute. Die Zahl der Schiffe, die nach den Stapelplätzen des Landes Yemen hinüberfuhren, wuchs unter der Regierung des Augustus und seiner Nachfolger von Jahr zu Jahr [3]). Der Transithandel der Alexandriner mit den wertvollen Produkten Indiens, Arabiens und Ostafrikas nahm einen immer größeren Umfang an.

Da trat um die Mitte des 1. Jahrhunderts unserer Zeitrechnung ein Ereignis ein, das die ganzen Erfolge der bisherigen Politik in Frage zu stellen schien. Das neue Reich von Aksum im abessinischen Hochlande griff erobernd um sich und war im Begriff, die beiden Küsten der Straße von Aden in seiner Hand zu vereinigen. Gegen diese Gefahr hat sich die neue arabisch-indisch-äthiopische Politik der neronischen

---

[1]) T. a. XV. 27.
[2]) Die Einheitlichkeit der neronischen Partherpolitik hat noch keiner ihrer Bearbeiter richtig verstanden.
[3]) Str. XVII. 798.

Regierung gerichtet. Indem man die Nachbarn des neuen Staates in die römische Klientel zog und den Indienhandel in die eigene Hand nahm, suchte man der unbequemen Entwicklung die Spitze abzubrechen [1]).

So hat die neronische Regierung auf allen Gebieten der Orientpolitik die überlieferten Bahnen verlassen. Aber während in den Anfängen noch rein defensive Tendenzen vorwalten, hat sich in der späteren Zeit mehr und mehr ein gewaltiges Eroberungsprogramm entwickelt, das endlich das ganze Partherreich in das römische Machtbereich einbeziehen wollte. Es ist von höchstem Interesse, daß diese hellenistisch orientierte Außenpolitik mit einer Abkehr von der nationalrömischen Idee des Prinzipats im Innern und mit Bestrebungen zur Errichtung einer hellenistischen Weltmonarchie im Sinne Cäsars Hand in Hand geht. Die Reaktion des Westens dagegen hat mit dem Absolutismus zugleich auch die großen orientalischen Entwürfe hinweggefegt. Trotzdem verdient gerade diese ausgreifende Orientpolitik des letzten Claudiers die größte Beachtung. Eine Darstellung ihres Ursprungs, ihrer Wege und ihrer Ziele ist die Aufgabe dieser Arbeit.

Mommsen [2]) hat uns die Einsicht erschlossen, daß in Neros Partherpolitik eine gewollte und in ihren Gründen berechtigte Abweichung von der augusteischen Tradition vorliegt. Nach ihm hat B. W. Henderson [3]) das Problem am meisten gefördert und am feinsten durchdacht. Nur ist ihm noch die zähe Folgerichtigkeit und unbeirrte Zielstrebigkeit der kaiserlichen Politik durch alle Schwankungen eines zehnjährigen Krieges hindurch entgangen. Sie gehörig herauszuarbeiten, wird unsere Sache sein [4]).

Sind wir hier in der glücklichen Lage, den Kriegsbericht Corbulos in den beiden guten Exzerpten bei Tacitus und Dio unserer Darstellung zugrunde legen zu können [5]), so sind die Quellen für die großen äthiopischen und albanischen Pläne der letzten Jahre Neros um so spärlicher. Es handelt sich dabei um unausgeführte Entwürfe, die beim Sturz des Kaisers noch im Stadium der Vorbereitungen waren. Nur von den Expeditionen zur Erkundung des künftigen Kriegsschauplatzes und von großen Truppenbewegungen nach dem Orient hin hat sich eine dunkle Kunde erhalten. Mommsen [6]) war es, der auch hier die richtige Scheidung zwischen den beiden großen Unternehmungen und das wahre Verständnis für die Großartigkeit ihrer Anlage gebracht hat. Mehr schienen unsere kargen Quellen nicht zu ergeben [7]). Erst Kornemann [8])

---

[1]) Jan. I. 65.
[2]) R. G. V. 384 ff.
[3]) Nero 149 ff.
[4]) Hohl und Stein bieten für die allgemeine Auffassung der Orientpolitik nichts Neues.
[5]) S. Klio XIX, wo ich die Probleme der Quellenkritik und der Chronologie des Partherkrieges einer eingehenden Behandlung unterziehe.
[6]) R. G. V. 394. 1.
[7]) H. Nero 223 ff. hat die Kaukasusexpedition in den Rahmen der pontischen Politik Neros einzuordnen versucht.
[8]) Jan. I. 55 ff.

hat hier neuerdings durch umfassende Heranziehung der Ergebnisse der geographischen und orientalistischen Forschung den historischen Nachrichten des Periplus maris Erythraei eine Fülle neuer Erkenntnisse über die Südostpolitik des Kaisers Nero abgewonnen.

In derselben Weise soll im folgenden der ganze Umkreis der neronischen Ostpolitik nach Möglichkeit aufgeklärt werden. Den Ausgangspunkt muß die am besten bekannte Partherpolitik bilden. Darauf werden wir die Ziele im Südosten und Nordosten zu erkennen suchen. Dann ist der Weg frei für eine Darstellung des militärischen Aufmarsches für die neuen Kriege, den der Aufruhr abgebrochen hat.

I. Die Partherpolitik des Kaisers Nero.

Der zehnjährige Partherkrieg, der den größten Teil der neronischen Regierung einnimmt, zerfällt in zwei Haupthandlungen, die durch eine Kampfpause getrennt sind. Wir werden danach unsere Darstellung zu gliedern haben. Vom Herbst 54 bis tief in das Jahr 59 geht die Zeit der ersten Verhandlungen und der Eroberung Armeniens. Die Kampfpause der Jahre 59 und 60 ist von der römischen Regierung zu politischen Aktionen auf anderen Schauplätzen verwendet worden. Im Jahre 61 setzt der Entscheidungskampf mit der gesammelten Macht des Partherreiches ein, der durch den Frieden des Jahres 63 den erstrebten Abschluß findet. Wir werden die Einheitlichkeit der römischen Politik während dieser ganzen Zeit in ihren Zielen bei größter Beweglichkeit in ihren Mitteln nachzuweisen haben. Wir werden dann zu zeigen haben, wie erst ganz am Ende des Krieges aus der politischen Konstellation im östlichen Iran das ausgreifende Expansionsprogramm erwächst, das der Orientpolitik der letzten Jahre Neros ihren besonderen Charakter verleiht. Der defensive Ausgangspunkt der ganzen Aktion darf dabei nicht aus den Augen verloren werden.

1. Der armenische Krieg (54—59).

Schon im Spätherbst des Jahres 54 kam eine armenische Gesandtschaft nach Rom, um die Hilfe des Reiches gegen den parthischen Usurpator anzurufen [1]. Es ist uns überliefert, daß Burrus und Seneca die Gelegenheit der armenischen Entscheidung benützt haben, um den Einfluß der Kaiserinmutter Agrippina auszuschalten und die Zügel der Regierung selbst in die Hand zu nehmen [2]. Der Kommandant der Kaisergarde und der Führer des geistigen Lebens der Nation haben damals das Bündnis abgeschlossen, das ihnen bis zum Tode des Burrus die Herrschaft gesichert hat. Die kraftvolle Führung der Orientpolitik war der große Befähigungsnachweis, den sie für ihre Herrscherstellung erbracht haben [3].

Die parthische Eroberung des römischen Klientelstaates Armenien und die Verdrängung des von Rom anerkannten Königs Rhadamistos

[1] T. a. XIII. 6. Dio LXI. 3. 3.
[2] T. a. XIII. 5. Dio LXI. 3. 4.
[3] T. a. XIII. 6.

konnte nur als Kriegserklärung gefaßt werden. Dementsprechend ergingen an den Statthalter von Syrien alsbald Weisungen zur sofortigen Aufnahme der Feindseligkeiten. Die Legionen sollten an die Grenze gelegt werden und den Euphrat überbrücken. Die Klientelkönige Antiochos von Kommagene und Agrippa von Chalkis sollten mit ihren Truppen den Fluß überschreiten. Und in der Flanke Armeniens wurden zwei neue Klientelstaaten Kleinarmenien und Sophene unter dem Herodeer Aristobulos und dem Emesaner Sohaimos errichtet, die für ähnliche Aufgaben bestimmt waren. Große Aushebungen in den asiatischen Provinzen sollten die Legionen auf Kriegsstärke bringen. An die Spitze des ganzen Unternehmens wurde als Statthalter von Kappadokien und Galatien Cn. Domitius Corbulo gestellt, der sich unter Claudius in Germanien bewährt hatte. Seine Wahl hat nicht wenig dazu beigetragen, der neuen Staatsleitung das allgemeine Vertrauen zu gewinnen [1].

Im Frühjahr 55 traf Corbulo in dem kilikischen Aigeai mit dem syrischen Statthalter Durmius Quadratus zusammen, übernahm von ihm die beiden Legionen III Gallica und VI Ferrata [2]) und weihte ihn in die politischen Absichten der Regierung ein. Gegen den Großkönig Vologaeses war inzwischen von den Hyrkanern ein Sohn des verstorbenen Königs Vardanes auf den Schild erhoben worden [3]. Dieser Aufstand hatte das Reich in seinen Grundfesten erschüttert und die Räumung Armeniens durch die an der Ostgrenze benötigten parthischen Truppen erzwungen. So durfte man sich in Rom der Erwartung hingeben, daß der wehrlose Vologaeses und sein des parthischen Schutzes beraubter Bruder Tiridates für einen billigen Ausgleich auf der neuen Grundlage zu gewinnen sein würden. Noch im Sommer 55 gingen deshalb Boten der beiden Statthalter nach Ktesiphon, um die Stellung von Geiseln und die Rückkehr zu der herkömmlichen Achtung vor der römischen Macht zu fordern. Zugleich sollten sie Verhandlungen über die Modalitäten einer etwaigen Anerkennung des Tiridates auf dem armenischen Throne anbahnen [4]. Vologaeses konnte das Angebot, das zum mindesten eine Vertagung, wenn nicht eine brauchbare Lösung der armenischen Frage in Aussicht stellte, nur annehmen. So kam der Partherfriede zustande, den der Senat mit großen Ehrenbeschlüssen für den Kaiser quittierte [5]. Man hoffte, ohne wirklichen Einsatz der militärischen Kräfte am Ziele zu sein.

Alles Weitere hing von dem Fortgang der Verhandlungen über die armenische Frage ab, die das Jahr 56 ausgefüllt haben. Es stellte sich heraus, daß die Gegensätze durch den allgemein gehaltenen Vorvertrag mehr verhüllt als ausgeglichen worden waren. In Rom forderte man die Rückkehr zum status quo ante, also die Huldigung des Tiridates als Vorbedingung seines armenischen Königtums. Der Parther hingegen folgerte aus dem Abschluß des Freundschaftsvertrages die römische An-

---

[1]) T. a. XIII. 8.
[2]) Sie bilden später (XIII. 40) den Kern seines Heeres.
[3]) Den Beweis für diese Zusammenhänge s. u. Kap. III. § 2.
[4]) So richtig R. G. V. 385.
[5]) T. a. XIII. 8. 9.

erkennung des status quo und den stillschweigenden Verzicht auf die römische Oberhoheit über Armenien [1]). Eine Einigung war nicht möglich, so daß die Waffen entscheiden mußten. Corbulo hat den Krieg im Frühjahr 57 eröffnet [2]).

Der Feldherr hatte das Jahr des Wartens nicht ungenützt verstreichen lassen. Militärisch und politisch war alles bereit für eine Strafexpedition gegen den widerspenstigen Vasallen. Mit eiserner Energie hatte Corbulo die Disziplin der verwilderten syrischen Polizeitruppe wieder auf die Höhe gebracht und sich aus ihr in harter Zucht ein brauchbares Werkzeug für den armenischen Gebirgskrieg geschaffen [3]). Trotzdem hat er den Kaiser gebeten, die römische Orientarmee dauernd um eine Legion zu verstärken. Auf sein Gesuch hin ist im Frühjahr 57 die moesische IV Scythica mit ihren sämtlichen Auxilien nach Syrien verlegt worden [4]). Da sie nicht mehr rechtzeitig zur Eröffnung des Feldzuges nach Armenien gelangen konnte, erhielt Corbulo delecti aus der syrischen X Fretensis, der Zahl nach wohl etwa die Hälfte der Legion [5]). Mit zwei vollen Legionen, III Gallica und VI Ferrata, und mit den Detachements einer dritten hat er Armenien erobert [6]).

Politisch war inzwischen das alte Verhältnis zum iberischen Reiche wiederhergestellt worden. Der König Pharasmanes, der die Aktion seines Sohnes Rhadamistos gegen Mithridates von Armenien unterstützt hatte, war dadurch an dem Zusammenbruch der römischen Orientpolitik mitschuldig geworden. Jetzt bot ihm Corbulo Verzeihung, wenn er einen klaren Beweis für seine Reue gebe. Der Despot ließ den unbequemen und ihm selbst gefährlichen Sohn als Verräter hinrichten und stellte sich mit seinem Reiche den Römern zur Verfügung. Auch die Moscher in den armenisch-kolchischen Grenzgebirgen traten damals zum ersten Male in die römische Bundesgenossenschaft ein [7]). So war Armenien vom mittleren Euphrat bis zum oberen Kyros, von Kommagene bis Iberien mit römischen Klientelstaaten umgeben. Nur die Albaner kehrten nicht unter die römische Oberhoheit zurück und wahrten auch weiter trotzig ihre Unabhängigkeit [8]).

Im Frühjahr 57 ist Corbulo in Nordwestarmenien eingerückt. Die Richtung des Marsches in das von den Kernlandschaften des Königreiches, dem Tale des Arsanias, der Ebene des Wansees und der Araxesebene von Artaxata, durch schwer oder gar nicht übersteigbare Berge getrennte Tal von Erzerum ist ein stringenter Beweis dafür, daß nur

---

[1]) T. a. XIII. 34. Die parthische Auffassung folgt aus XIII. 37: cur datis nuper obsidibus redintegrataque amicitia . . . vetere Armeniae possessione depelleretur?

[2]) Über die Chronologie s. Klio XIX.

[3]) T. a. XIII. 35. Front. strat. IV. 1. 21. 28.

[4]) Den Dauercharakter dieser Maßnahme hat v. Domaszewski (Rh. Mus. 47. 216. 1) aus der Mitverlegung der Auxilien erkannt.

[5]) T. a. XIII. 37.

[6]) Front. hat also recht, wenn er sagt, Corbulo habe Armenien mit zwei Legionen erobert.

[7]) T. a. XIII. 37.

[8]) S. u. Kap. III. § 1.

eine militärische Demonstration beabsichtigt war [1]). Aber diese Demonstration verfehlte ihren Zweck. Tiridates ließ die Legionen ruhig im Euphrattal stehen und beschränkte sich auf den Kleinkrieg gegen ihre Verbindungen und Detachements. So sah sich Corbulo nach einigem Zuwarten zu einer energischeren Kriegführung veranlaßt. Er eröffnete seinerseits einen Kleinkrieg an der ganzen armenischen West- und Nordwestgrenze. Unterstützt von Abteilungen der regulären Armee, mußten die Kontingente der römischen Bundesgenossen von Kommagene bis zu den Moschern und Iberern ins Feindesland einrücken [2]). Diesem konzentrischen Angriff gegenüber, der sehr schwer abzuwehren war, erlahmte der Kriegswille des Königs. Er beschloß, wiederum den Weg der Verhandlungen zu beschreiten.

Aus dem bereitwilligen Eingehen der Römer auf den diplomatischen Schritt des Prätendenten ziehe ich hier denselben Schluß, den ich bereits aus der ganzen Anlage ihres Feldzuges gezogen habe. Die Römer suchten durch ihre Kriegführung nur den Verhandlungswillen und die Verständigungsbereitschaft des Gegners zu stärken. Tiridates knüpfte den Faden genau an der Stelle wieder an, wo er im Vorjahre abgerissen war. Seine Boten führten Klage über den Bruch des Vertrages vom Jahre 55, der in dem römischen Angriff auf sein armenisches Besitzrecht liege. Sie drohten mit dem Partherkriege, wenn die Operationen nicht alsbald eingestellt würden. Das Einlenken lag also mehr in der Anknüpfung selbst als in dem materiellen Angebot, das noch immer den alten Standpunkt aufrechterhielt.

Auch Corbulo griff in seiner Antwort auf die letzten Verhandlungen zurück. Er riet dem parthischen Prinzen, ein formelles Gesuch um Belehnung an den Kaiser zu richten und nicht im Vertrauen auf die Hilfe des Bruders, dessen Kräfte durch den hyrkanischen Aufstand auf Jahre hinaus festgelegt seien, die Möglichkeit des Erwerbs einer sicheren Stellung in seinem Reiche zu versäumen. Der Prätendent scheint daraufhin tatsächlich eine neue Gesandtschaft nach Rom geschickt zu haben. Sie ist es meines Erachtens, die im Spätherbst 57 beim Besuch des Theaters durch die ihr erwiesenen Ehren die Eifersucht der friesischen Abgesandten erweckt hat [3]). Doch kam es nicht zum Abschluß, da Tiridates sich nicht zum Eintritt in die römische Klientel entschließen konnte [4]). Auch ein letzter Versuch, in persönlichen Verhandlungen mit Corbulo zum Ziele zu kommen, scheiterte an der Wolke gegenseitigen Mißtrauens, die im letzten Augenblick die geplante Zusammenkunft vereitelte [5]). Damit war jede Hoffnung auf einen friedlichen

---

[1]) Über die geographische Isolierung dieses Gebiets s. H. J. Phil. 28. 99 f. Bei den ernsthaften Feldzügen von 58 und 63 geht auch Corbulo durch das Arsaniastal vor.

[2]) T. a. XIII. 37. Über die Dauer dieses Feldzuges s. Klio XIX.

[3]) T. a. XIII. 54 mit S. Cl. 25. Die Deutung auf diese Gesandtschaft ist neu.

[4]) T. a. XIII. 38: quia commeantibus internuntiis nihil in summam pacis proficiebatur.

[5]) T. a. XIII. 38.

Ausgleich zerschlagen. Im Frühjahr 58 wurde der Krieg wieder aufgenommen.

Während Tiridates gegen die rückwärtigen Verbindungen der Römer vom oberen Euphrat nach der pontischen Küste operierte, holte Corbulo mit der ganzen Armee zum entscheidenden Schlage, zum Marsch auf die Hauptstadt des Gegners aus [1]). Über den Aghri Dagh stieg er nach Süden in die Ebene des oberen Arsanias bei Alaschkert, von hier nordostwärts durch die Pässe von Diadin und Bayazid in das Tal des Araxes. Hier hat er in überraschendem Ansturm die Sperrforts bei Igdir unterhalb von Artaxata eingenommen, deren stärkstes bei Tacitus Volandum, bei Strabo Olane heißt [2]). Damit lag der Weg nach der Hauptstadt offen vor ihm. Aber es kam noch zu einer letzten Schlacht mit dem herbeieilenden Tiridates, der sich mit aller Wucht auf das marschierende Heer stürzte. Doch waren die Legionen, die in Schlachtordnung vorgingen, nicht mehr aufzuhalten. So mußte Tiridates sein Reich aufgeben und verließ Armenien mit seinem Heere unbeobachtet in der folgenden Nacht. Die verfolgenden Römer konnten nicht mehr feststellen, ob er seinen Rückzug nach Albanien oder nach Atropatene genommen hatte [3]).

Nach der Flucht des Königs ergab sich die Hauptstadt ohne einen Schwertstreich. Da aber die dauernde Besetzung eines so weit vorgeschobenen Postens mit den verfügbaren Kräften nicht durchgeführt werden konnte, da man andererseits die starke Festung an der medischen Grenze auch nicht unberührt lassen konnte, so wurde die Stadt, nachdem den Bewohnern eine angemessene Frist für den Abzug gewährt worden war, dem Feuer übergeben [4]). In diesem Augenblick hat Corbulo den ersten Siegesbericht an den Kaiser abgesandt [5]). Unmittelbar nach der Einäscherung von Artaxata hat die römische Armee den Rückmarsch nach dem Süden und Westen Armeniens, der mit dem Reichsgebiet in besserer Verbindung stand, angetreten [6]).

Das Ziel der Bewegung war Tigranokerta, die zweite Hauptstadt Armeniens im mesopotamischen Grenzgebiet. Daß diese nicht südlich des westlichen Tigrisquellflusses und des Tur-Abdin-Gebirges in der nordmesopotamischen Wüstenebene, sondern in dem fruchtbaren und wasserreichen Vorhügelgebiet auf dem Nordufer des Stromes lag, hat Lehmann-Haupt [7]) an Ort und Stelle erkannt. In der gewaltigen Ruinenstätte von Mayafarkin hat er die Reste der christlichen Stadt Martyropolis nachgewiesen, die im späteren Altertum an die Stelle der Gründung des Tigranes getreten ist. Die Mehrzahl der Forscher hat sich heute

[1]) Über den Marsch vom oberen Euphrat nach Artaxata s. H. Nero 170 ff. Für den Weitermarsch nach Tigranokerta überholt durch die Ergebnisse der Reise von Lehmann-Haupt.

[2]) T. a. XIII. 39. Str. XI. 529.

[3]) T. a. XIII. 41.

[4]) T. a. XIII. 41.

[5]) Über die Chronologie s. Klio XIX.

[6]) T. a. XIV. 23.

[7]) Arm. 381 ff. 501 ff. Schon vor ihm hatte Moltke (Br. a. d. Türkei 287) dieselbe Beobachtung gemacht.

dieser These von Lehmann-Haupt zugewendet [1]), obwohl Tacitus ausdrücklich angibt, die Stadt sei nur 37 Meilen, also etwa 55 km, von Nisibis entfernt. Tigranokerta liegt also an der Stelle von Mayafarkin, etwa 50 km nördlich des westlichen Tigris am Fuße einer Bergkette, die sich mit dem Tur Abdin zu einem durch den Stromeinschnitt unterbrochenen Gebirge zusammenschließt, dem antiken Masios, unweit eines nördlichen Tigriszuflusses, der sich leicht mit dem Nymphios der Alten identifizieren läßt.

Der Bericht des Tacitus über Corbulos Marsch von Artaxata nach Tigranokerta ist zwar sehr knapp und geographisch unklar [2]). Aber was er bietet, läßt sich doch mit der von Lehmann-Haupt beschriebenen Route [3]) recht gut in Einklang bringen. Am Anfang sind deutlich die Schwierigkeiten des sommerlichen Übergangs über das kahle, wasserlose Gebirge geschildert. Darauf folgt der Kampf mit den Mardern am Wansee, den wir gleich noch näher besprechen werden. Am oberen Arsanias, in der Ebene von Alaschkert, wird gegen Ende August ein Ernteaufenthalt genommen [4]). Von hier geht es weiter nach der Landschaft Tauraunitis, wo Gesandte aus Tigranokerta die Übergabe der Stadt anbieten. Das war in Musch, der Hauptstadt des Gaues Taron, wo eine Straße von Tigranokerta her in die große Route des Arsaniastales einmündet [5]). In der Felsenburg Lidje oder Ilidje endlich haben wir die Feste Legerda zu erkennen, die Corbulo trotz der vorgerückten Jahreszeit noch berennt und bricht [6]). Sie beherrschte die Straße von Tigranokerta nach Arsamosata (Palu), auf der die Verbindung des römischen Heeres mit Sophene und Melitene beruhte, und mußte deshalb vor dem Einrücken in die Winterquartiere genommen werden.

So fügt sich alles gut zu dem neuen Ansatz von Tigranokerta. Nur die Marder scheinen der Annahme dieser westlichen Marschlinie eine gewisse Schwierigkeit zu machen, da sie nach den Parallelquellen am Ost- und Südostufer des Wansees gesessen haben [7]). Aber es ist sehr wahrscheinlich, daß ihre nomadisierenden Stämme, wie die modernen Kurden, in der Sommerzeit weit über ihre eigentlichen Sitze hinaus nach Norden und Westen zu wandern pflegten und dabei mit den Römern in der Gegend nördlich vom See zusammengestoßen sind [8]).

Mit der Einnahme von Tigranokerta war ein militärischer und politischer Ruhepunkt erreicht. Armenien war vom Feinde gesäubert. Und die Stellung von Tigranokerta war für ein römisches Heer der ideale Mittelpunkt, von dem aus sich die Verteidigung des Landes gegen

---

[1]) S. R. Kiepert, Karte v. Kleinasien. V. Chapot, la frontière de l'Euphrate 358 ff. Eckhardt Klio IX. 406 f. X. 95 ff. Stein 400.

[2]) T. a. XIV. 23.

[3]) S. sein Kartenmaterial.

[4]) Egli 309.

[5]) Egli 310. L.-H. Arm. 522 f.

[6]) L.-H. Arm. 523.

[7]) Str. XI. 522. Ptol. V. 12.

[8]) Ähnlich schon Egli 307 ff. Hendersons Corbulomarsch im Osten um den Wansee herum und durch den schwierigen Paß von Bitlis ist durch Lehmann-Haupts Reise überwunden.

einen parthischen Angriff bewerkstelligen ließ. Über die Tauruspässe in der Nachbarschaft von Legerda führte eine sichere und kurze Straße nach Arsamosata, das in glänzender Verbindung mit der römischen Basis in Melitene stand. Der Flußabschnitt von Tigranokerta, der durch die feste Stadt und die uralte Felsenburg Legerda verstärkt war, sperrte einem aus Mesopotamien über den Tigris vorgehenden Heere den Zugang zu den Gebirgspässen um so sicherer, als die Parther den Kampf gegen künstliche Hindernisse damals noch nicht verstanden. Diese von Süden her unangreifbare Stellung stand aber selbst in leichter Verbindung mit den Ebenen des oberen und unteren Arsanias. Die Verteidigungsarmee konnte also jederzeit bequem die Gegend des Wansees erreichen, wenn ein Angriff aus Gordyene drohte. Und sie konnte von dort aus auch schnell genug nach Artaxata gelangen, was eine in Eilmärschen heranrückende römische Kolonne im Sommer 59 zeigte, als Tiridates von Atropatene aus einen letzten Versuch zur Wiedereroberung seines verlorenen Reiches machte [1]). Auf dieser zentralen Defensivstellung ersten Ranges hat Corbulo seinen Kriegsplan für den wenige Jahre später ausbrechenden Partherkrieg aufgebaut [2]).

Auch das politische Ziel der römischen Kriegführung war erreicht. Der Kaiser hatte Armenien wieder fest in der Hand und konnte darüber frei verfügen, wie es ihm im Reichsinteresse ersprießlich schien. Der arsakidische Prätendent hatte nun wirklich nur noch die Hoffnung auf die kaiserliche Gnade, wenn er es nicht vorzog, den im Erfolg unsicheren Weg eines neuen Krieges mit allen Kräften des Partherreiches zu gehen. Bei der hochstrebenden Natur des Tiridates und seines königlichen Bruders war es aber wohl keinen Augenblick zweifelhaft, daß mit einem neuen stärkeren Aufflammen des Partherkrieges um Armenien gerechnet werden mußte, sobald der schwere Kampf mit den aufrührerischen Hyrkanern beendigt sein werde. Da die römische Regierung damals noch nicht über Armenien hinausgreifen wollte, so schlug sie eine Politik des Abwartens ein. Sie traf im Frühjahr 59 eine vorläufige Regelung der Orientverhältnisse und wandte ihre Aufmerksamkeit anderen drängenden Problemen zu. Mit der provisorischen Orientordnung des Jahres 59 und mit den Fragen, deren Behandlung die Kampfpause ausgefüllt hat, haben wir uns im folgenden zu beschäftigen.

2. Die Kampfpause im Partherkrieg.

Nach dem Scheitern der letzten Verhandlungen im Winter 57/58 und nach der gewaltsamen Eroberung des strittigen Landes im Sommer 58 war fürs erste nur eine römische Armenienpolitik möglich, die Rückkehr zu dem augusteischen System der Beherrschung des Landes durch einen von Rom eingesetzten Dynasten hellenistischer Färbung. So hat der Kaiser im Frühjahr 59 einen Prinzen aus der kappadokischen Linie

---

[1]) T. a. XIV. 25.

[2]) Die Vorzüglichkeit dieser Stellung konnte Henderson nicht erkennen, da er eine falsche Vorstellung von der Lage Tigranokertas gehabt hat. Das Weitere s. u. Kap. I. § 3.

der Herodeer, dem der ruhmvolle armenische Königsname Tigranes verliehen wurde, mit dem erledigten Thron belehnt. Nach der Abwehr des letzten Angriffs des Tiridates hat Corbulo den neuen König in sein Reich eingeführt [1]).

Das neue Verteidigungssystem der Ostgrenze war in drei Staffeln gegliedert. Der gefährdete vorgeschobene Posten war der neue König von Armenien mit seinem römischen Bedeckungskommando. Die zweite Verteidigungszone bildete ein Kranz von Klientelstaaten auf altrömischem Gebiet von den Iberern bis nach Kommagene, die damals sämtlich auf Kosten Armeniens vergrößert wurden. Dahinter standen die fünf Legionen der Orientarmee, jetzt unter dem einheitlichen Oberbefehl Corbulos, der schon seit dem wohl im Vorjahre eingetretenen Tode des Durmius Quadratus Syrien mitverwaltete und nun auch formell Statthalter der ersten Provinz des römischen Orients wurde [2]).

Der neue König konnte bei der Stimmung seines Volkes und bei der dauernden Nähe des arsakidischen Prätendenten, der sich in mehrjähriger Herrschaft die Liebe und das Vertrauen der Armenier gewonnen hatte [3]), nur dann gehalten werden, wenn er eine hinreichend starke römische Besatzung zur Hand hatte. Corbulo ließ seinem Schutzbefohlenen 1000 Legionare [4]), drei Auxiliarcohorten und zwei Alen bundesgenössischer Reiterei, insgesamt also etwas über 3000 römisch gedrillte Soldaten. Diese Truppe war nach seiner Schätzung stark genug, um den neuen Thron gegen innere Unruhen zu sichern und dem König auch im Falle eines parthischen Einbruchs einen ersten Rückhalt zu gewähren.

Hinter diesem Vorposten der römischen Armee dicht an der Grenze des iranischen Kulturgebiets, dessen Führer der neue König von Armenien war, lag im weiten Halbkreise die erwähnte Gruppe römischer Vasallenstaaten, die durch einen mehr oder weniger starken Firnis hellenistischer Kultur eine bessere Gewähr für ihr Festhalten am römischen Reiche boten. Vom Amanos bis zum Euphrat dehnte sich das Königreich Kommagene aus, bei dessen Hauptstadt Samosata die große Straße nach Edessa den Strom überschritt. Trat in der nördlich angrenzenden Landschaft Melitene das unmittelbare Reichsgebiet bis an den Strom heran, so war gerade hier an der Vereinigung der beiden Quellflüsse der im Jahre 54 geschaffene Klientelstaat Sophene auf das Ostufer vorgeschoben. Er umfaßte die weite Talebene am Unterlauf des Arsanias zwischen Tauros und Antitauros [5]). Der Syrer Sohaimos von Emesa war hier König.

An Melitene schloß sich nördlich das ebenfalls im Jahre 54 errichtete Königreich Kleinarmenien an. Das Land zwischen der armeni-

---

[1]) T. a. XIV. 26, wo die ganze Neuordnung zu lesen ist. Über die Chronologie s. Klio XIX.

[2]) Er stellt bereits im Herbst 58 den hyrkanischen Gesandten die Eskorte bis zum Persischen Meere. S. Kap. II. § 4.

[3]) Als Trdat, der Alanenbesieger, lebt er in den armenischen Volksliedern fort, die Moses v. Chorene benützt hat. S. Marquart, ZDMG. 49. 639.

[4]) Ähnlich seit 63 im bosporanischen Reiche. S. u. Kap. III. § 4.

[5]) S. L.-H. Arm. 511 f.

schen Nordgrenze und dem Schwarzen Meere, zwischen dem Halys und der iberischen Grenze war seit dem Jahre 37 wieder als Königreich Pontos in der Hand des Königs Polemon II., dessen Haus den Kaisern seit Generationen treue Dienste geleistet hatte. Die Kette schloß das iberische Reich, dessen König Pharasmanes ein unversöhnlicher Feind der Arsakiden war.

Für den Fall, daß Armenien wider Erwarten doch verlorengehen sollte, hat man offenbar im Jahre 59 die wichtigen Grenzpässe und Flußübergänge in die sicheren Hände erprobter Bundesgenossen gelegt. Aber der Paetusvertrag hat alle diese Errungenschaften wieder vernichtet. Insbesondere ist Sophene, die Landschaft um Rhandeia, damals wieder armenisch geworden [1]).

Den Kern der römischen Kriegsmacht im Orient stellten aber die fünf syrischen Legionen dar, die jetzt unter Corbulos bewährter Führung wieder zu einem Heere vereinigt waren. Es waren die zwei Elitelegionen III Gallica und VI Ferrata, die unter seinem Befehl Armenien erobert hatten [2]). Dazu kam die X Fretensis, von der ebenfalls große Teile den Feldzug mitgemacht hatten [2]). Am geringwertigsten waren die beiden bisherigen syrischen Besatzungslegionen IV Scythica [2]) und XII Fulminata, von denen die erste ein langes Garnisonleben in Moesien und am Euphrat hinter sich hatte, während die andere noch alle Fehler der in den Großstädten versumpften syrischen Polizeitruppe an sich hatte [3]).

So war die römische Macht in Asien durch die Neuordnung des Jahres 59 fester als je verankert. Im Vertrauen auf die starke Rüstung, im Vertrauen auf die militärischen und politischen Fähigkeiten des bewährten Führers konnte die Regierung die Weiterentwicklung des parthisch-hyrkanischen Krieges mit Ruhe abwarten und dem unvermeidlichen parthischen Angriff mit Gelassenheit entgegensehen.

In dem Königtum des Tigranes war die beste Lösung der armenischen Frage für diese Wartezeit gefunden. Daß es sich dabei nicht um einen grundsätzlichen Wechsel der politischen Methoden, um einen Verzicht auf das große Ziel der neronischen Orientpolitik handelt [4]), geht aus Corbulos späterem Verhalten einwandfrei hervor. Als im Jahre 61 die große Auseinandersetzung mit den Parthern beginnt, schließt der römische Statthalter zunächst einen Waffenstillstand ab, dessen offen eingestandener Zweck Verhandlungen über einen Frieden auf der Grundlage des armenischen Königtums des Tiridates sind. Nur das Bewußtsein, im Sinne seiner Regierung zu handeln, kann diesen auffallenden Schritt Corbulos erklären. Und nicht aus prinzipiellen Einwänden, sondern nur wegen militärischer Nebenabreden, die die Dauerhaftigkeit der Lösung in Frage stellten, hat die Regierung seinem Vorgehen die Bestätigung versagt [5]).

---

[1]) Das geht ganz klar aus der Geschichte von Corbulos letztem Feldzuge im Jahre 63 hervor. S. u. Kap. I. § 3.

[2]) Über diese Legionen s. o. S. 8.

[3]) Über die Minderwertigkeit dieser Truppe T. a. XIII. 35.

[4]) So noch H. Nero 177.

[5]) S. u. Kap. I. § 3.

Die Kampfpause im Orient gab dem Reiche die Kräfte für andere Unternehmungen frei. Sie kam insbesondere dem britannischen Werke des Claudius zugute, das über der parthischen Sorge stark vernachlässigt worden war. Im Jahre 58 [1]) wurde hier Suetonius Paullinus Statthalter und bekam im Jahre 59 freie Hand für die Wiederaufnahme der Expansionspolitik. Aber während er im Frühjahr 60 mit der Unterwerfung der Insel Mona, des Hauptsitzes der Druiden und der nationalen Opposition, beschäftigt war, brach in seinem Rücken der große Aufstand der Königin Boudicca aus, der als gewaltsame nationale Reaktion gegen die fühlbarer werdende Fremdherrschaft dem Vercingetorixaufstande der Festlandskelten entspricht [2]). Nur mit äußerster Anspannung der Kräfte und unter Heranziehung bedeutender Verstärkungen aus Germanien vermochte der umsichtige Statthalter die Provinz wieder zu unterwerfen. Der entscheidende Sieg im Sommer 60 war groß genug, um den Kaiser zur Verteilung eines Congiariums im Namen des siegreichen Feldherrn zu veranlassen [3]).

Und nun beginnt von der Zentrale aus der Einfluß des wiedereinsetzenden Partherkrieges sich geltend zu machen. Suetonius wollte die Niederwerfung der letzten Reste des Widerstandes zu einer neuen Ausdehnung des römischen Gebiets nach Norden ausnützen. Aber in Rom war man nicht gesonnen, sich durch einen erfolgreichen Feldherrn in einen Zweifrontenkrieg hineintreiben zu lassen. Der neue Prokurator der Provinz, Julius Classicianus, erhielt den Auftrag, im Sinne der Mäßigung auf Suetonius einzuwirken. Aber der General kümmerte sich nicht um die Einwendungen des Verwaltungsbeamten. Dieser berichtete wahrheitsgemäß nach Rom, man werde zu keiner Ruhe im Lande kommen, solange Suetonius Statthalter sei [4]).

Die Regierung machte einen letzten Vermittlungsversuch. Der einflußreiche kaiserliche Freigelassene Polyclitus wurde in außerordentlicher Mission nach Britannien entsandt, um die Provinz zu inspizieren [5]). Er sollte die beiden Oberbeamten versöhnen und Suetonius gütlich für die kaiserliche Politik gewinnen. Aber auch er hatte keinen Erfolg bei dem starrsinnigen Manne, der einen Freigelassenen nicht als angemessenes Organ einer kaiserlichen Willensäußerung anerkennen wollte. So war die Abberufung des allbeliebten Feldherrn nicht mehr zu vermeiden [6]). Im Frühjahr 61 wurde ihm der Konsul Petronius Turpilianus zum Nachfolger gesetzt, der bereits am 1. März abdanken mußte, um sein neues Amt anzutreten [7]).

---

[1]) Zur Chronologie s. Asbach, Anal. hist. et epigr. II. 8—16. PIR. III. 278.

[2]) S. H. Nero 206 ff.

[3]) S. Rostowzew, Rev. num. 1898. 82. Tess. plumb. syll. nr. 23.

[4]) T. a. XIV. 38, wo aber die wahren politischen Gründe des Zerwürfnisses durch persönliche Motive gehässigster Art verdrängt sind.

[5]) T. a. XIV. 39.

[6]) Sie hat wohl das bösartige Gerücht veranlaßt, Nero denke an die Aufgabe Britanniens (S. Nero 18).

[7]) CIL. VI. 597. Von hier aus hat Asbach die Chronologie des Suetonius hergestellt.

Der neue Statthalter hat im Sinne seines kaiserlichen Auftraggebers durch eine Politik der Milde den schwelenden Aufruhr ebenso schnell zum Verschwinden gebracht, wie er seinerzeit entstanden war. Tacitus tadelt ihn zwar aus dem Geiste der überpatriotischen Adelspartei heraus, weil er die Eroberungspläne seines großen Vorgängers aufgegeben habe [1]). Aber die stille und geräuschlose Art, mit der er in einjähriger Verwaltung die Kriegspolitik des Suetonius ohne Schaden für das Ansehen des Reiches abgebaut hat, war ein Beweis hoher Geschicklichkeit und hat ihn nach seiner Rückkehr in die erste Reihe der kaiserlichen Vertrauensmänner gestellt [2]).

An der britannischen Politik Neros läßt sich also der Primat der Orientpolitik in selten schöner Weise aufzeigen. Die Ruhepause im Osten macht sich sofort in einer gesteigerten Aktivität in Britannien bemerklich. Und beim Wiederaufflammen des parthischen Brandes wird alsbald gegen den Willen des britannischen Statthalters die Rückkehr zu einer ruhigen Politik erzwungen. Die Zentrale in Rom bestimmt hier wie im Orient den Gang der Ereignisse und läßt sich weder durch Suetonius Paullinus, noch durch Corbulo die Leitung aus der Hand nehmen.

Die parthische Kampfpause hat aber auch in einer anderen Richtung zu folgenschweren politischen Handlungen die Zeit gelassen. In diese Jahre fällt die Einleitung der Südostpolitik Neros, die eine vollständige Umwälzung in den Verhältnissen des römischen Indienhandels herbeigeführt hat. Die hyrkanisch-parthischen Wirren und das Übergreifen der Aksumiten nach Arabien bedrohten die indische Zufuhr des Reiches. Die Regierung hat dieser Gefahr alsbald ihr Augenmerk zugewendet. Die römische Eskorte, die im Herbst 58 die hyrkanischen Gesandten nach dem Persischen Meere geleitete, sollte offenbar die Verhältnisse des Karawanenweges über Palmyra studieren [3]). Als ihr Bescheid unbefriedigend ausfiel, hat man alsbald die Sicherung des Weges über Südarabien in die Hand genommen. Eine Flottenexpedition hat im Sommer 60 die Angliederung des von den Aksumiten bedrohten himyarischen Reiches herbeigeführt [4]).

Am wichtigsten für uns sind aber an dieser Stelle die Entwicklungen in den iranischen Ländern, die sich in dieser Zeit abgespielt haben, und die im Jahre 61 zur Wiederaufnahme des Partherkrieges geführt haben. Wir haben hier das Verhältnis zwischen den Parthern und Hyrkanern einerseits, zwischen Hyrkanern und Römern andrerseits zu besprechen. Im Frühjahr 55 hatte der hyrkanische Osten gegen den im Westen verwurzelten Großkönig Vologaeses einen Sohn des früheren Königs Vardanes auf den Schild erhoben [5]). Der Abfall desjenigen Reichsteils, auf dessen Kräfte sich die bis zum Jahre 51 regierende ältere Linie der Dynastie beinahe ein halbes Jahrhundert hindurch ge-

---

[1]) A. XIV. 39. Agr. 15.
[2]) Über seine Vertrauensstellung beim Kaiser s. u. Kap. I. § 4.
[3]) S. u. Kap. II. § 4.
[4]) S. u. Kap. II § 1. 2.
[5]) S. u. Kap. III. § 2.

stützt hatte, war eine schwere Katastrophe und lähmte die so glücklich eingeleitete armenische Aktion des Großkönigs völlig. Corbulo konnte so mit verhältnismäßig geringer Macht den von parthischer Hilfe entblößten Tiridates aus Armenien vertreiben.

Der Ausbruch des römisch-parthischen Krieges ließ aber in den Führern der hyrkanischen Bewegung einen politischen Plan von großer Tragweite reifen. Sie beschlossen, dem römischen Kaiser ein Bündnis gegen den gemeinsamen Feind anzubieten. Merivale möchte die Initiative dazu allerdings gerne den Römern zuschreiben [1]. Aber Henderson lehnt diese Behauptung als unbeweisbar ab [2]. Und was wir später über die Bedeutung des hyrkanischen Adels unter den Königen Artabanos, Vardanes und Gotarzes erfahren werden [3], läßt es durchaus wahrscheinlich werden, daß in diesen politisch hochgebildeten Kreisen ein solcher Gedanke entstehen konnte.

Wir erfahren von diesen Verhandlungen nur deshalb, weil Corbulo der hyrkanischen Gesandtschaft als stellvertretender Statthalter von Syrien für ihre Rückreise nach der Euphratmündung eine Eskorte gestellt hat. Der Bericht darüber steht zwischen der Einnahme von Legerda im Spätherbst 58 und dem letzten Einfall des Tiridates nach Armenien im Sommer 59 [4]. Die Gesandtschaft ist also auf dem Rückwege im Spätherbst 58 oder im Frühjahr 59 durch Syrien durchgereist. Die Berücksichtigung der Schiffahrtsverhältnisse im Mittelmeer spricht dann aber wohl mehr für die erste Alternative. Die Gesandten haben demnach wahrscheinlich im Sommer 58 in Rom über das Bündnis verhandelt.

Der kurze Auszug des Tacitus berichtet nur von dem Antrag der Hyrkaner, nicht von dem Abschluß eines Bündnisses. Aber die Vorteile der angebotenen Verbindung für die römische Politik, die auf eine Zähmung der widerspenstigen Parther hinauslief, waren so groß, daß ich an dem Zustandekommen der Vereinbarung nicht zweifle. Das hyrkanische Bündnis war eine Beziehung von unschätzbarem Wert, deren Ausnützung dem römischen Reiche die dauernde Überlegenheit über das Partherreich zu sichern geeignet war [5].

Das hyrkanische Reich befand sich aber selbst in derselben bedrängten Zwischenlage, die man dem Partherreich durch das Bündnis zu bereiten suchte. Es lag an seiner Westgrenze in schwerem Kriege mit den Parthern. Und es verlor im Osten eine Landschaft nach der anderen an das vom indoparthischen Reiche ausgegangene Fürstentum Areia. Endlich sah es sich auf den hyrkanischen Küstenstreifen am Kaspischen Meere und die südlich des Elburz angrenzenden Striche der parthischen Hochebene beschränkt [6]. So schien es nur noch eine Frage der Zeit, daß der junge Staat zwischen seinen starken Nachbarn zerrieben werden würde.

---

[1] V. 336.
[2] Nero 169. 473.
[3] S. u. Kap. III. § 2.
[4] T. a. XIV. 25.
[5] Das Nähere s. u. Kap. I. § 4. Kap. III. § 2. 3.
[6] S. u. Kap. III. § 2.

Bei dieser Sachlage war der Friedensschluß vom Frühjahr 61, der Hyrkanien die Anerkennung seitens des parthischen Reiches brachte, ein ganz unverhoffter Glücksfall. Vologaeses hat sich zu dem schwerwiegenden Zugeständnis entschlossen, weil er in dem Einfall nach Adiabene, den der armenische König Tigranes im Sommer 60 ausführte, den Vorboten eines römischen Angriffs sah und die Hände für den Römerkrieg frei haben wollte [1]. Der Wiederausbruch des Kampfes um Armenien hat also das hyrkanische Reich gerettet und ihm mit dem Frieden an der Westgrenze die Kraft zur Rückeroberung der verlorenen Ostprovinzen gegeben [2].

Für uns ergibt sich aber aus diesem Verhältnis die Frage nach den Wegen und Zielen der römischen Politik, die in diesem Zeitpunkt der Kampfpause im Orient ein Ende gesetzt hat. Man hat bisher in dem Einfall des Tigranes nach Adiabene einen eigenmächtigen Schritt gesehen, der das römische Reich gegen den Willen der Regierung in unabsehbare Verwicklungen gestürzt habe. Und man hat in seiner Absetzung einen Beweis für diese Auffassung zu haben geglaubt [3]. Aber diese Anschauung trägt in sich gewisse Elemente der Unwahrscheinlichkeit. Und unsere neue Gesamtauffassung der neronischen Orientpolitik läßt denn auch eine ganz andere Betrachtungsweise als angebracht erscheinen.

Der armenische König war ein römischer Vasall, der seine prekäre Stellung nur durch die Waffen der starken römischen Besatzung aufrechterhalten konnte. Der wahre Herr im Lande war der Chef der römischen Truppen, der auch schon zur Zeit des iberischen Mithridates den Ausschlag gegeben hatte [4]. Wenn schon damals der Führer eines Bundesgenossenkommandos den König beherrscht hatte, so kann die Stellung des römischen Kommandanten, wie das gleichzeitige Beispiel des bosporanischen Reiches lehrt [5], durch die Verlegung von Legionaren nach Armenien nur noch stärker geworden sein. Tigranes kann ohne sein Wissen keine kriegerische Unternehmung, dazu noch gegen einen Vasallen des Großkönigs, eingeleitet haben. Der Kommandant wird aber in so wichtigen Angelegenheiten nicht ohne die Zustimmung des vorgesetzten Legaten von Syrien gehandelt haben. Wir kommen also zu der Auffassung, daß der armenische Einfall in Adiabene mit Wissen und Willen Corbulos gemacht worden ist. Sie ist nur dann zu entkräften, wenn sich der Nachweis erbringen läßt, daß die neue Verwicklung die Pläne der leitenden Männer gestört hat.

Es ist die Voraussetzung der alten These, daß man in Rom der Überzeugung war, mit der Eroberung Armeniens und der Einsetzung des Tigranes einen wünschenswerten und dauerhaften Zustand geschaffen

---

[1] T. a. XV. 2.

[2] S. u. Kap. III. § 2.

[3] R. G. V. 388. H. Nero 182 f.

[4] Das ist niemals schärfer zutage getreten als beim Sturz des M., der an dem Verrat des erkauften Lagerpräfekten Caelius Pollio zugrunde ging. T. a. XII. 45 ff.

[5] S. u. Kap. III. § 4.

zu haben. Bei dieser Annahme ist natürlich die Provokation des Partherkrieges durch den Einfall in Adiabene eine unentschuldbare Eigenmächtigkeit des törichten Vasallen. Aber gerade diese Voraussetzung glaube ich oben entkräftet zu haben [1]. Die Neuordnung vom Jahre 59 war nur als eine vorläufige gedacht, die durch eine zweite Auseinandersetzung mit dem großen Nachbarreich in die endgültige übergeführt werden sollte. Man hatte sich einstweilen so eingerichtet, daß man den Zeitpunkt der neuen Auseinandersetzung in Ruhe abwarten, nötigenfalls auch selbst bestimmen konnte.

Bei dieser Betrachtungsweise gewinnt der Einfall in Adiabene ein ganz anderes Aussehen. Man empfängt den Eindruck, daß Tigranes den Partherkrieg provoziert hat, weil Corbulo den Augenblick für gekommen erachtete. Und wir können, glaube ich, auch noch die Gründe erkennen, die Corbulo zur Erneuerung des Partherkrieges veranlaßt haben. Der drohende Zusammenbruch des hyrkanischen Bundesgenossen versprach dem parthischen Gegner eine bedeutende Kräftigung und stellte zugleich die auf der Spaltung des Partherreiches aufgebauten Herrschaftspläne ernsthaft in Frage. Der Kampf um Armenien hat nicht nur zufällig dem hyrkanischen Reiche die Rettung gebracht. Er ist von Rom mit der Absicht aufgenommen worden, die Rückkehr Hyrkaniens unter die parthische Herrschaft zu verhindern.

Und daß die Fäden dieser Politik nicht nur bis zu Corbulo, sondern bis in noch höhere Regionen hinauf reichten, zeigt wieder die Einwirkung der orientalischen Vorgänge auf die britannischen Ereignisse. Der Prokurator Julius Classicianus, der den Suetonius im Auftrage des Kaisers zu einer Politik der Mäßigung und der Beruhigung veranlassen sollte, ist bereits im Herbst 60 in Britannien eingetroffen [2]. Man hat also in Rom schon wenige Wochen nach dem Angriff des Tigranes mit dem Wiederaufflammen des Partherkrieges im Frühjahr 61 gerechnet. Kein unzeitgemäßer Streich eines unklugen Vasallen, sondern die weitschauende Berechnung einer weisen Regierung hat den neuen Partherkrieg zum Ausbruch gebracht.

3. Partherkrieg und Partherfrieden.

Im Sommer 60 hat der König von Armenien den Einfall in Adiabene gemacht, der den Anstoß zum erneuten Kriege zwischen den beiden Großmächten des näheren Orients gegeben hat. Vologaeses verstand den Wink sofort und begriff, daß die Stunde der Entscheidung geschlagen hatte. Die römische Drohung ließ ihm nur die Wahl zwischen dem Frieden mit Hyrkanien, der den Verlust des letzten Restes der oberen Satrapien bedeutete, und einem Abkommen mit Rom, das den Verzicht auf Armenien enthielt. Nach längerem Schwanken hat er unter Einwirkung des Tiridates und des Königs Monobazos von Adiabene den mutigeren Entschluß zum Kriege mit Rom bei gleichzeitigem Verzicht auf den Osten gefaßt. Diese Entscheidung war politisch durchaus richtig.

---

[1] S. o. S. 14 ff. [2] S. o. S. 16.

Wenn man den stärkeren Gegner im Westen besiegen konnte, so hatte auch für die hyrkanische Selbständigkeit das letzte Stündlein geschlagen. Da man es nicht konnte, so ist der Friede des Winters 60/61 der Anfangspunkt einer Spaltung des Reiches geworden, die man auch bei anderer Entscheidung auf die Dauer nicht hätte verhindern können [1]).

Ohne weitere Kriegserklärung eröffnete Vologaeses im Frühjahr 61 den Krieg gegen Armenien [2]). Noch vor dem Beginn der Tigrisschwelle, also spätestens im März [3]), rückten Tiridates, der König Monobazos von Adiabene und der Führer der großköniglichen Leibwache Monaeses vor Tigranokerta, um die wichtige Stellung durch Überfall zu nehmen. Die parthische Hauptarmee sammelte sich bei Nisibis, um nach dem Abschwellen der beiden Ströme mit einem Teil nach Armenien hinein operieren zu können, mit einem anderen die Euphratlinie offensiv oder defensiv gegen die syrische Armee zu decken [4]).

Corbulo hatte seinen Kriegsplan schon lange fertig und alle notwendigen Maßregeln getroffen [5]). Noch im Herbst 60 [6]) waren die beiden schlechtesten Legionen IV Scythica und XII Fulminata [7]) in die uneinnehmbare Sperrstellung von Tigranokerta gelegt worden. Unter der Führung der Legionslegaten Vettius Bolanus und L. Verulanus Severus machten sie im Frühjahr 61 alle Bemühungen des Tiridates und seiner im Festungskampf geschickteren adiabenischen Hilfstruppen zunichte und sperrten den Parthern in wirksamster Weise den Zugang zu den südlichen Einfallspforten Armeniens [8]).

Mit den drei Elitelegionen III Gallica, VI Ferrata und X Fretensis hatte der Feldherr sich inzwischen auf dem Westufer des Euphrat eine feste Stellung eingerichtet, die für Angriff und Verteidigung gleich günstig gewählt war. Aus der Truppenverteilung gehen die strategischen Absichten Corbulos ebenso deutlich hervor wie aus seiner späteren Botschaft an den Großkönig [9]). Der schwache Defensivflügel bei Tigranokerta sollte die geplante feindliche Offensive gegen Armenien schon im Anlauf zum Stehen bringen. Und die drei sieggewohnten Legionen am mittleren Euphrat sollten den Marsch des Crassus durch Mesopotamien mit besserer Aussicht auf Erfolg erneuern.

Vor der Eröffnung des Krieges hatte aber Corbulo in Rom die Entsendung eines proprätorischen Legaten zum armenischen Heere be-

---

[1]) S. u. Kap. I. § 4.

[2]) T. a. XV. 2.

[3]) Über die sehr schwierige Chronologie dieses Krieges s. Klio XIX.

[4]) Corbulo betont in seinem Bericht, der nach der Paetuskatastrophe abgefaßt ist, den defensiven Charakter seiner Maßnahmen und den offensiven Charakter der gegnerischen Pläne (T. a. XV. 4). Das haben die Modernen Tacitus nachgeschrieben. Aber wir werden gleich sehen, daß das nur Mache zu Verteidigungszwecken ist.

[5]) T. a. XV. 3.

[6]) Sie waren im März 61 schon an Ort und Stelle.

[7]) H. Nero 180 sagt richtig, daß wir hierin die Paetuslegionen zu sehen haben.

[8]) T. a. XV. 4.

[9]) S. u. S. 22.

antragt[1]). Er sei nicht in der Lage, neben dem Kommando der Hauptarmee am Euphrat auch noch die Verteidigung Armeniens zu leiten. Man hat diesen Schritt sehr auffallend gefunden und auf mancherlei Weise zu erklären versucht. In Rom warf ihm eine Clique vor, er habe den bei der Eroberung Armeniens gewonnenen Ruhm nicht bei der schwierigen Verteidigung des Landes gegen die gesamte parthische Macht aufs Spiel setzen wollen[2]). Davon kann bei der Art seines Kriegsplanes, wie wir sie eben erkannt haben, nicht die Rede sein. Die Modernen haben vielfach Neros leicht erregbaren Argwohn gegen zu mächtige Generale und Corbulos Rücksichtnahme auf diese Eigenschaft seines Herrn für den Teilungsvorschlag verantwortlich gemacht[3]). Mommsen hat diesem Motiv eine etwas wahrscheinlichere Fassung gegeben, indem er auf die wirkliche Gefahr für die Dynastie hingewiesen hat, die sich aus der Vereinigung der ganzen Orientarmee in der Hand eines nichtprinzlichen Statthalters ergeben konnte[4]). Aber mit Henderson[5]) ist der vom Feldherrn selbst angegebene Grund für die Teilung des Kommandos als der richtige anzuerkennen. Die selbständig in weiter Entfernung von der Hauptarmee operierende Nordgruppe mit ihrem gesonderten Aufgabenkreis bedurfte tatsächlich einer selbständigen und einheitlichen Führung. Der gemeinsame Oberbefehl der beiden Legionslegaten konnte nur ein Provisorium sein, das möglichst bald durch die Entsendung eines proprätorischen Legaten nach Armenien beendigt werden mußte. Der neue Mann war aber, wie der weitere Verlauf der Ereignisse zeigt, nur als ausführendes Organ der Pläne Corbulos gedacht. Er sollte die armenische Grenze decken, während die syrische Armee den Offensivstoß nach Mesopotamien hinein führte.

Vor der Aufnahme der Operationen versuchte es der römische Oberfeldherr aber noch einmal mit der Methode der Verhandlung unter Androhung militärischer Zwangsmaßnahmen[6]). Er sandte einen Boten nach Nisibis, der kategorisch die Räumung des armenischen Territoriums zu fordern hatte. Wenn der Großkönig das ablehne, werde die römische Hauptarmee alsbald die Grenze überschreiten[7]).

Vologaeses wußte, was die angedrohte römische Offensive für ihn bedeutete. Seine besten Truppen lagen ohne Aussicht auf Erfolg vor Tigranokerta fest. Die Reiterei, auf der die Kraft seines Heeres beruhte, war durch eine Heuschreckenplage, die das Pferdefutter vernichtet hatte, in ihrer Leistungsfähigkeit erheblich herabgesetzt. Bei dieser Sachlage trug der Vorstoß der syrischen Elitelegionen gegen Nisibis alle Gewähr des Erfolges in sich.

Dem Großkönig drohte also eine schwere militärische Niederlage, wenn er sich nicht den Bedingungen des römischen Feldherrn fügte.

---

[1]) T. a. XV. 3.
[2]) T. a. XV. 6.
[3]) Rawlinson 274 ff. Merivale V. 340.
[4]) R. G. V. 388.
[5]) Nero 181.
[6]) T. a. XV. 5.
[7]) Omitteret potius obsidionem (sc. Tigranocertorum), aut se quoque castra in agro hostili positurum.

Aber aus der Entsendung eines Boten vor der Aufnahme des Vormarsches zog er den richtigen Schluß, daß Corbulo zu Verhandlungen bereit sei. So befahl er die Aufhebung der Belagerung von Tigranokerta und die Auflösung der Armee von Nisibis. Zugleich erklärte er sich bereit, eine Gesandtschaft nach Rom zu schicken, die den Kaiser um einen Frieden auf der Grundlage der Belehnung des Tiridates mit Armenien bitten sollte [1]. Corbulo schloß auf diese Bedingungen hin einen Waffenstillstand ab und räumte auch seinerseits Armenien, was den Sturz des Königs Tigranes zur notwendigen Folge hatte. So schien ohne vollen Einsatz der militärischen Kräfte, allein durch die Drohung mit ihrer möglichen Wirkung das jahrelang verfolgte Ziel der römischen Regierung erreicht.

Aber dies ganze Vorgehen ist Corbulo im Altertum und in der Gegenwart sehr verdacht worden [2]. Es war auf alle Fälle ein großer Fehler, den Kampfpreis aus der Hand zu geben, ehe eine bindende Verpflichtung des Gegners auf die politischen Bedingungen der römischen Regierung gesichert war. Corbulo glaubte, wie im Jahre 57, durch eine militärische Demonstration den entscheidenden politischen Erfolg erreichen zu können und eine wirkliche Kriegführung nicht nötig zu haben [3]. Trotzdem ist seine ganze Haltung nur verständlich, wenn er Grund zu der Annahme hatte, daß die Regierung als Endziel immer noch die Teilung des armenischen Einflusses zwischen Rom und Ktesiphon in der zwei Jahre später verwirklichten Weise erstrebte. Nur in diesem Falle konnte er hoffen, daß der Vertrag und die Räumung des strittigen Landes die Billigung der maßgebenden Stellen finden werde.

Die Richtigkeit dieser Auffassung folgt indirekt schon aus den großen Schwierigkeiten, die alle anderen machen. Cluvius Rufus muß dem bedeutenden Manne die ungereimtesten Motive persönlicher Art unterschieben [4]. Mißgunst gegen den kappadokischen Kollegen, dem ja nur eine untergeordnete Rolle bei der Kriegführung zugedacht war, kann ebensowenig in Betracht kommen, wie die Furcht vor der großen Belastungsprobe des Partherkrieges, der menschlichem Ermessen nach vielmehr die Aussicht auf einen neuen großen Erfolg bot. Auch die Rechnung mit der Unfähigkeit des Tigranes und der darin liegenden Gefahr für das armenische Heer, die Henderson annimmt [5], ist nicht stichhaltig. Die Bevorzugung der diplomatischen Mittel vor den militärischen ist vielmehr ein charakteristischer Zug von Corbulos politischer Methode. Die Regierung hat den in diesem Falle daraus erwachsenen Fehler alsbald korrigiert, ohne dem verdienten Manne ihr Vertrauen zu entziehen.

---

[1] Missurum ad imperatorem Romanum legatos super petenda Armenia et firmanda pace respondet. Monaesen omittere Tigranocerta iubet, ipse retro concedit.

[2] T. a. XV. 6 (nach Cluvius Rufus), Schiller 142, R. G. V. 388, H. Nero 182.

[3] S. o. S. 9.

[4] T. a. XV. 6.

[5] Nero 182. Tigranes war vielmehr ein gefügiges und brauchbares Werkzeug der römischen Regierung. S. o. S. 20.

In Rom hatte man auf den Bericht vom wirklichen Ausbruch des neuen Partherkrieges hin sofort den widerspenstigen Suetonius Paullinus durch den einen consul ordinarius des Jahres 61, P. Petronius Turpilianus, ersetzt, der in vorzüglicher Weise den schwierigen Abbau einer großen Expansionsbewegung vollzogen hat[1]). Der andere Konsul Caesennius Paetus wurde zum Mitfeldherrn Corbulos gegen die Parther bestimmt[2]). Er sollte, wie wir gesehen haben, das Kommando über die südarmenische Sperrstellung und die darin aufgestellte Armee übernehmen.

Da kam die Nachricht von dem Waffenstillstand und von der Räumung Armeniens. Man sah sofort die Konsequenzen und war entschlossen, sie nach Kräften abzuwehren. Nach der Aufgabe des armenischen Faustpfandes war das jetzt von Vologaeses angebotene Lehensverhältnis des armenischen Arsakiden zum römischen Reiche nicht mehr annehmbar. Aus Gründen des militärischen Prestiges, das allein der neuen Abhängigkeit den richtigen Inhalt geben konnte, war die vorherige Wiederbesetzung des Landes notwendig. Und womöglich mußte ein Sieg im offenen Felde den Parthern die römische Überlegenheit recht deutlich vor Augen führen. So erhielt Paetus zu seinen beiden nicht ganz vollwertigen Orientlegionen die im Sarmatenkrieg erprobte V Macedonica aus Moesien und wurde mit dem Auftrag, Armenien wieder zu besetzen und als Provinz einzurichten, schleunigst nach dem Orient in Marsch gesetzt[3]).

Damit war dem Anschein nach wieder ein neues Ziel der Orientpolitik aufgestellt[4]). Aber es war nur dem äußeren Anschein nach so. In Wahrheit wußte auch Paetus, daß die Kombination mit Tiridates, die man eben so schroff ablehnte, am Ende der ganzen Entwicklung stehen sollte. Denn auch er hat ja wenige Monate nach seinem Amtsantritt einen Vertrag auf dieser Grundlage abgeschlossen und muß demnach geglaubt haben, daß die Regierung einem solchen Abkommen nicht völlig abgeneigt sei[5]). Die Instruktion des neuen Statthalters erklärt sich meines Erachtens ganz anders. Durch sie erkannte die Regierung die von Corbulo vollzogene Absetzung des Königs Tigranes an, behielt sich aber die endgültige Entscheidung über das wiedergewonnene Land vor. Eine neue Provinz in so kulturfremdem Gebiete konnte nach ihrer völligen Befriedung ebensogut einem Klientelfürsten wie einem kaiserlichen Statthalter übertragen werden. Und es entsprach der römischen Gewohnheit in Asien, in solchen Ländern die indirekte Verwaltung vorzuziehen. Mit dem Auftrage des Paetus war also einer etwaigen Belehnung des Tiridates in keiner Weise vorgegriffen.

Noch im Herbst 61 sollten, wenn irgend möglich, die Stellungen wieder eingenommen werden, von denen aus Corbulo im Frühjahr die

---

[1]) S. o. S. 16.
[2]) T. a. XV. 6.
[3]) Tac. l. l. Zur Chronologie s. Klio XIX.
[4]) Auch H. Nero 182 kommt von dieser Vorstellung nicht los.
[5]) S. u. S. 27.

Parther so wirksam bedroht hatte [1]. Corbulo überschritt alsbald mit seinen drei Legionen den Euphrat und legte auf dem linken Ufer feste Lager an, die durch stehende Brücken mit der römischen Stromseite verbunden wurden. So war er in der Lage, im Frühjahr 62 ohne Rücksicht auf die Euphratschwelle den Angriff gegen die parthische Armee in Mesopotamien zu eröffnen [2].

Paetus sollte mit den beiden Legionen, die er zur Hand hatte, sofort durch Sophene und die Taurospässe nach Tigranokerta eilen, um vor den Parthern die wichtige Sperrstellung zu erreichen. Aber hier zeigte sich zum ersten Male seine Unfähigkeit. Mit Rauben und Plündern in den vom Kriege unversehrten Gebieten des Südwestens hielt er sich so lange auf, daß Tiridates ihm zuvorkam. So blieb ihm nichts übrig als der Rückzug in das Tal des Arsanias, wo er überwinterte [3]. Durch einen Vorposten auf der Höhe des Tauros glaubte er sich gegen alle Überraschungen gedeckt und verteilte sein Heer bei Arsamosata und Rhandeia so unglücklich, daß eine über das Gebirge anrückende feindliche Armee ihn von seinen Verbindungen mit der Heimat abschneiden mußte [4]. Seine neue aus Moesien herangezogene Kerntruppe konnte erst im Frühjahr zur Stelle sein und verbrachte den Winter in Pontos [5].

Der Plan des Herbstfeldzuges war also nur zur Hälfte gelungen, die Voraussetzungen für die Kriegführung im Jahre 62 ungünstiger geworden. Die Angriffsarmee Corbulos hatte zwar die beabsichtigte Ausgangsstellung erreicht. Aber Tigranokerta war in die Hände der Parther gefallen, die südarmenische Verteidigungslinie auf die Tauros-pässe zurückgeschoben. Auch die Nordarmee mußte bei dieser Sach-lage den neuen Feldzug mit einem Vorstoß gegen die von einer starken Armee verteidigte Festung Tigranokerta beginnen, dessen Erfolg bei der Minderwertigkeit eines Teiles der Truppen nicht sicher war. So hatte die sträfliche Nachlässigkeit des Paetus die Grundlagen des Kriegsplanes gefährdet.

Vologaeses wußte aber, daß die Offensive der im armenischen Kriege geschulten Legionen Corbulos trotz dieses örtlichen Nachteils an der Nordfront den Kampf für Rom entscheiden mußte. Die Ausnützung der inneren Linie, die ihm allein eine gewisse Aussicht auf Erfolg zu bieten schien, mußte bei hinreichend schnellem Vorgehen der syrischen Armee bald unmöglich werden [6]. Denn der Tauroskamm

---

[1] Zur Chronologie s. Klio XIX.

[2] T. a. XV. 9. Es handelt sich nicht, wie Corbulo behauptet, um das Einnehmen einer Verteidigungsstellung, sondern um die Vorbereitung eines Angriffs.

[3] T. a. XV. 8. Seinem Vormarsch lag ein Plan Corbulos zugrunde, dessen Ausführung er nicht gewachsen war.

[4] S. H. J. Phil. 28. 271 ff.

[5] T. a. XV. 10.

[6] H. Nero 158 ff. scheint mir bei seiner sehr klugen Darlegung dieser strategischen Verhältnisse zu großen Wert auf die Vorteile der inneren Linie zu legen, die dem Parther im Winter 61 nur mit anderen glücklichen Umständen zusammen den Sieg gebracht haben.

war ein unüberwindliches Hindernis, wenn die ganze römische Nordarmee seine Übergänge besetzt hielt. Und ein von Corbulo mit den Erfahrungen des armenischen Krieges vorbereiteter Zug durch Mesopotamien, wie ihn der römische Feldherr schon im Vorjahre angedroht hatte, war nach menschlichem Ermessen mit den Kräften und Mitteln des geschwächten Partherreiches nicht aufzuhalten. Er mußte in seiner Entwicklung allmählich auch die Räumung des nördlichen Tigrisufers durch die Parther erzwingen.

Der Großkönig mußte also, wenn er sich nicht vom Gegner das Gesetz des Handelns diktieren lassen wollte, die Winterpause benützen, um möglichst die eine von den weit getrennten römischen Armeen zu schlagen. Der winterliche Überfall mit gesamter Macht auf die noch nicht vollzählige, schlecht geführte und in ihren Winterquartieren zerstreute Heeresgruppe des Paetus zu einer Zeit, wo sich niemand eines Angriffs versah, war das gegebene Mittel, um den römischen Kriegsplan für das Jahr 62 zu stören. Die militärische Unfähigkeit und die persönliche Schwäche des Paetus, die Minderwertigkeit seiner Truppe und die mangelnde Harmonie zwischen den beiden römischen Führern haben das kühne Unternehmen über alles Erwarten hinaus gelingen lassen. Wenige Wochen nach dem Abgang der Siegesbotschaft, in der Paetus seinem kaiserlichen Herrn ruhmredig die glückliche Beendigung des armenischen Krieges gemeldet hatte [1]), war die römische Nordarmee vernichtet, das heiß umstrittene Land eine leichte Beute der Parther geworden.

Die Frage nach der Schuld an diesem schweren Mißgeschick der römischen Waffen hat schon damals viel Staub aufgewirbelt und will immer noch nicht zur Ruhe kommen. Von Cluvius Rufus [2]), Schiller [3]) und Mommsen [4]) ist Corbulo verdächtigt worden, er habe absichtlich die Katastrophe des Nebenbuhlers herbeigeführt. Er habe ihm für die schwierige Aufgabe der Wiedereroberung Armeniens die beiden schlechtesten Legionen zur Verfügung gestellt; habe dem Hilferuf des Belagerten zuerst überhaupt keine Folge gegeben; sei dann auf einem Umwege möglichst langsam nach Norden gezogen, um die Not möglichst groß und den Ruhm der Rettung möglichst hell werden zu lassen; endlich habe er durch diese Handlungsweise seine eigene armenische Politik gegen die neuen Pläne der Regierung durchzusetzen gesucht.

Man kann einen Feldherrn und Politiker nicht gut schlimmer brandmarken, als es hier mit Corbulo geschieht. So hat denn auch bereits Henderson [5]) gezeigt, daß die glänzend gelungene Überraschung durch die Parther und das kopflose Benehmen des Paetus die entscheidenden Faktoren des großen Zusammenbruchs waren. Die schwach besetzten Taurospässe waren überrannt, ehe Paetus recht begriffen hatte, was vorging. Auch die Verbindung mit der Provinz scheint ab-

---

[1]) T. a. XV. 8.
[2]) T. a. XV. 10. S. Klio XIX.
[3]) Nero 157.
[4]) R. G. V. 389.
[5]) J. Phil. 28. 283 ff. Nero 183 ff.

geschnitten worden zu sein, ehe er zu einem Entschluß gekommen war [1]). So blieb ihm nichts übrig, als sich in Rhandeia einzuschließen und den syrischen Kollegen um schnellen Entsatz zu bitten. Mit dem Führer verloren aber auch die geringwertigen Truppen den Kopf. Der plötzliche Einbruch des Unglücks und die Not der Belagerung im winterlichen Armenien stellten sie auf eine zu harte Probe. Mit dem Vertrauen zur Führung lösten sich alle Bande der Zucht und Ordnung in Meuterei und Fahnenflucht auf.

Corbulo nahm des Kollegen erste Meldung von dem kühnen Strategem des Parthers mit berechtigtem Mißtrauen auf und hielt dessen Auffassung von der Lage zunächst für eine Ausgeburt seiner Angst und seines mangelnden militärischen Urteils. So entsandte er zunächst nur eine ausgewählte Abteilung von wenigen Tausenden zu seiner Unterstützung [2]). Erst auf einen zweiten unmißverständlichen Notschrei des Bedrängten hin entschloß er sich zu wirksamem Beistand. Der Vortrupp wurde in Eilmärschen nach Norden gehetzt, die ganze Armee unter Zurücklassung einer geringen Besatzung in den Brückenköpfen nach Armenien in Marsch gesetzt. Je näher man dem Euphratübergang bei Melitene kam, desto mehr enthüllte sich die Größe der Niederlage in der wachsenden Zahl der Flüchtlinge, die das belagerte Heer im Stich gelassen hatten [3]).

Zwischen der meuternden Truppe und dem drängenden Feinde hatte Paetus inzwischen den letzten Halt verloren. Drei Tage vor dem Eintreffen der Entsatzarmee hat er die schimpfliche Kapitulation von Rhandeia abgeschlossen [4]). Die Eingeschlossenen erhielten freien Abzug, aber ohne Waffen und Vorräte. Zugleich beschwor der Feldherr, daß kein Römer Armenien betreten werde, ehe ein neuer Verhandlungsversuch in Rom beendigt sei. Und er versicherte, die kaiserliche Regierung sei immer noch zur Anerkennung des Tiridates als Königs von Armenien bereit [5]).

Corbulo hatte unter diesen Verhältnissen keine andere Wahl, als die Abmachungen des Kollegen anzuerkennen. Er zog sein Heer nach Syrien zurück und schloß auch seinerseits einen Waffenstillstand mit dem Großkönig ab. Dabei gelang es ihm, gegen die Aufgabe der mesopotamischen Brückenköpfe die Zurückziehung der parthischen Truppen aus Armenien durchzusetzen. So war wenigstens äußerlich die militärische Lage des Sommers 61 wiederhergestellt [6]).

Im Frühjahr 62 traf die neue parthische Friedensgesandtschaft in Rom ein und überreichte dem Kaiser ein Handschreiben des Groß-

---

[1]) H. Nero 187.
[2]) In dieser Zögerung und ungenügenden anfänglichen Unterstützung liegt Corbulos Anteil an der Schuld.
[3]) T. a. XV. 12.
[4]) T. a. XV. 13 f. Dio LXII. 20 f.
[5]) T. a. XV. 14 bezweifelt allerdings die Richtigkeit der letzten Angabe Corbulos. Aber Mommsen hat gesehen, daß eine solche Zusicherung durchaus im Rahmen der Möglichkeit liegt.
[6]) T. a. XV. 17.

königs [1]). Vologaeses betonte darin stark die militärische Überlegenheit der Parther, die aus den Ereignissen des letzten Jahres deutlich hervorgehe. Doch sei er im Interesse des Weltfriedens bereit, die Oberhoheit des Kaisers über das in der Hand seines Bruders befindliche Land Armenien anzuerkennen. Tiridates würde gerne zur Huldigung nach Rom kommen, wenn ihm nicht sein Priestertum das Befahren des Meeres verbiete. Man möge sich mit der Kniebeugung vor dem Kaiserbilde im Lager der Orientlegionen begnügen.

Der Großkönig trat damit zum zweiten Male binnen Jahresfrist auf den Boden der armenischen Politik, die von der römischen Regierung seit sieben Jahren verfolgt wurde. Aber die militärische Lage, wie sie sich durch die Katastrophe des Paetus gestaltet hatte, machte das scheinbar so große Zugeständnis noch unannehmbarer, als es im Vorjahre gewesen war. Die vorgeschlagene Regelung wäre auf eine nominelle Oberherrlichkeit des Kaisers über den tatsächlich ganz selbständigen König von Armenien aus dem Arsakidenhause, also auf eine nur wenig verbrämte Abtretung des Landes an die Parther hinausgekommen. Da man sich in Rom hiermit nicht zu begnügen gedachte [2]), so war die Antwort gegeben. Der Kaiser erklärte sich zur Belehnung des Tiridates bereit, aber nur unter der Bedingung, daß er persönlich in Rom die Huldigung leiste [3]). Mit diesem Bescheid wurden die Gesandten reich beschenkt entlassen [4]).

Eine solche Forderung war aber nur nach vorherigem Umschwung der militärischen Lage durchzusetzen. Deshalb erhielt Corbulo, der bewährte Führer im Orientkriege, außerordentliche Vollmachten, um durch einen Feldzug nach Armenien hinein die Überlegenheit der römischen Waffen klarzustellen und damit das letzte Hindernis der Verständigung zu beseitigen. Er wurde als Statthalter von Kappadokien und Galatien mit dem Oberbefehl über alle römischen Truppen in Asien betraut, und alle asiatischen Statthalter wurden angewiesen, seinen militärischen Befehlen Folge zu leisten [5]). Zu den sechs Legionen, die bereits in seinem neuen Kommandobereich standen, traten noch große Verstärkungen hinzu. Aus Pannonien wurde eine ganze Legion, die XV Apollinaris, nach dem Orient versetzt. Außerdem wurden noch Vexillationen von den vier anderen illyrischen und von den beiden ägyptischen Legionen der Orientarmee überwiesen, zusammen wahrscheinlich noch einmal der volle Bestand einer Legion [6]).

Dies starke Heer, das an regulären Truppen der Rheinarmee gleichkam, teilte Corbulo in zwei Gruppen ein. Dem neuen Statthalter von Syrien, C. Cestius Gallus, übergab er zum Schutze der Euphrat-

---

[1]) T. a. XV. 24. Über den Zeitpunkt s. Klio XIX.

[2]) Aus diesem Grunde lehne ich die Terminologie von H. Nero 160 ab. Die römische Regierung erstrebte eben mehr als die nominelle Souzeränität.

[3]) Dio LXII. 21.

[4]) T. a. XV. 25.

[5]) T. a. XV. 25. Über den Charakter des Kommandos s. u. Kap. IV. § 1.

[6]) Von jeder Legion üblicherweise 1000 Mann, also hier zusammen 6000 Mann.

grenze drei Legionen, die gute X Fretensis und die beiden Paetuslegionen IV Scythica und XII Fulminata. Er selbst sammelte im Laufe des Sommers 62 und des folgenden Winters in Melitene eine starke Angriffsarmee [1]). Hier zog er zunächst die III Gallica, die V Macedonica und die VI Ferrata aus Syrien und dem Pontos zusammen. Später stieß die XV Apollinaris aus Pannonien, stießen die Elitekommandos aus Illyrien und Ägypten hinzu. Die Klientelkönige des Orients mit ihren Kontingenten vervollständigten das Heer, das mindestens 60 000 Streiter gezählt haben muß [2]). Im Frühjahr 63 stand alles zum Einmarsch in Armenien bereit [3]).

Der Parther zog aus der neuen Lage sofort die unvermeidlichen Folgerungen. Er hatte gehofft, unter der Wirkung seines überraschenden Sieges mit der formalen Anerkennung der römischen Oberhoheit durchzukommen. Wenn Rom den Krieg mit so gewaltigem Kräfteaufwand wieder aufzunehmen entschlossen war, so war dies Ziel nicht mehr erreichbar. Corbulo baute ihm noch einmal goldene Brücken und stellte im Augenblick des Einmarsches noch einmal die bekannten Forderungen [4]). Da entschloß sich der Großkönig, die Bedingungen zu erfüllen, von denen Rom die Anerkennung des Tiridates und den Frieden abhängig gemacht hatte. Nicht parthische Bogenschützen, sondern Boten des Großkönigs und seines armenischen Bruders kamen den Legionen entgegen, als sie durch die Ebene des unteren Arsanias in Armenien einrückten [5]). Corbulo gab ihnen Unterhändler mit, um die Bedingungen des Friedens festzusetzen. Tiridates sollte König von Armenien werden, wenn er sich die Krone in Rom aus der eigenen Hand des Kaisers holte. Dem Großkönig wurde ein Bündnis mit Rom angeboten, das ihm den Frieden und die Ruhe zur Überwindung aller inneren Schwierigkeiten bieten werde. Ein Waffenstillstand wurde diesmal während der Verhandlungen nicht gewährt [6]).

Vologaeses antwortete günstig und bat um Waffenruhe. Tiridates ersuchte den römischen Führer, Zeit und Ort für eine Unterredung zu bestimmen. In Rhandeia, wo Paetus die römische Waffenehre so schwer befleckt hatte, fand die weltgeschichtliche Zusammenkunft statt [7]). Corbulos Gehilfe Ti. Julius Alexander und des Statthalters Schwiegersohn Annius Vinicianus gingen als Geiseln ins armenische Lager, um dem König seine Sicherheit während des Aufenthalts inmitten der römischen Armee zu gewährleisten. Dann legte der Bruder des Partherkönigs das armenische Diadem vor dem Kaiserbilde nieder und gelobte, es nicht wieder zu tragen, bis er es in Rom aus der Hand seines

---

[1]) Die Rüstungen und Transporte erforderten so lange Zeit. S. Klio XIX.
[2]) T. a. XV 26.
[3]) Bei Dio ist die abgesagte Kaiserreise nach dem Orient fälschlich in diesen Zusammenhang eingeordnet. S u. Kap. II. Einl.
[4]) Dio LXII 23. 1 gegen T. a. XV. 27.
[5]) T a. XV. 27.
[6]) Der ganze Hergang zeigt deutlich, daß Corbulo diesmal eine scharfe politische Instruktion hatte und sich daran hielt. S. R. G. V. 392.
[7]) T. a. XV. 28—31.

Oberherrn selber empfangen habe. Des Tiridates Tochter ward als Geisel für die Einhaltung des Vertrages gegeben, dessen Abschluß dem Kaiser in einem demütigen Schreiben seines neuen Untertanen notifiziert wurde. Dann verließ Tiridates das Land, um in der parthischen Heimat die Vorbereitungen für die Huldigungsfahrt zu treffen.

Corbulo blieb mit seinen Legionen in Sophene stehen, wo im Jahre 64 die III Gallica ein Kastell gebaut hat. Zwei Bauinschriften, die sich in einer armenischen Kapelle bei Kharput gefunden haben [1], sind uns ein lebendiges Zeugnis dafür, daß sich die römische Militärmacht hier wieder dauernd festgesetzt hat [2].

Im Frühjahr 64 hat dann Corbulo eine Zusammenkunft mit dem Großkönig gehabt [3]. Tacitus sagt uns zwar nur, daß dabei die Formalitäten der Romreise des Tiridates vereinbart wurden, und daß ihm für die Dauer seines Aufenthalts im römischen Reiche konsularischer Rang verliehen wurde [4]. Aber es ist selbstverständlich, daß damals auch der Friede zwischen Rom und Ktesiphon abgeschlossen wurde.

So war in zehnjähriger mühevoller Arbeit das große Ziel erreicht. Der Partherkönig hatte eingesehen, daß ein friedliches Einvernehmen mit dem römischen Nachbarn und eine Teilung des armenischen Einflusses auch für sein Reich die vorteilhafteste Lösung des politischen Zentralproblems bedeutete. Die Huldigung des Tiridates vor dem römischen Kaiser im Sommer 66 hat eine neue Ära der Orientpolitik eingeleitet, die erst ein halbes Jahrhundert später von Traian unterbrochen wurde, um nach seinem Abenteuer wieder aufzuleben.

4. Ziele und Wege der neronischen Partherpolitik.

Nachdem wir den Gang der neronischen Partherpolitik an unseren Blicken haben vorüberziehen lassen, ist der Augenblick gekommen, unsere neue These von der ungebrochenen Einheit ihrer Ziele und von der Vielgestaltigkeit ihrer Mittel abschließend zu begründen. Das richtige Verständnis dieses am besten bekannten Stückes neronischer Außenpolitik wird uns den Weg zur besseren Erkenntnis auch der dunkleren Abschnitte weisen.

Die schroffe Wendung vom Okzident zum Orient am Anfang der neronischen Regierung war durch den vollkommenen Zusammenbruch im Osten bedingt, den die rein britannisch gerichtete Außenpolitik des Claudius kurz vor seinem Tode heraufbeschworen hatte. Seneca und Burrus, die neuen Leiter des Staates, haben sich sofort nach dem Antritt der Herrschaft mit den Ostproblemen beschäftigt. Sie haben die Verhältnisse in vorurteilsfreier Weise geprüft und sind dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß die von Augustus inaugurierte armenische Politik auf fehlerhaften Voraussetzungen beruhte. Die seit den Tagen

---

[1]) CIL. III. 6741/42. Dessau 232.

[2]) S. u. Kap. IV. § 1.

[3]) Der Zeitpunkt geht aus der Stelle hervor, die der Partherkrieg in der Chronlogie Dios einnimmt. S. Klio XIX.

[4]) T. a. XV. 31.

des ersten Kaisers immer wieder erstrebte vollständige Ausschaltung des parthischen Einflusses in einem Lande mit starkem iranischen Kultureinschlag ließ sich nur mit dem Aufwande höchster militärischer Kraft auf die Dauer erzwingen. Diese politische Zielsetzung fesselte eine unverhältnismäßig große Zahl von Legionen an die entfernte Ostfront.

Gegenüber diesem System, das durch das mangelnde Interesse der vorigen Regierung für die Ostfragen zu einem vollkommenen Zusammenbruch geführt worden war, haben die neuen Machthaber mit geringeren Mitteln eine größere Sicherheit der Ostgrenze zu erreichen gesucht. Sie erstrebten eine Verständigung mit dem östlichen Nachbarn, die auf der gegenseitigen Anerkennung der berechtigten Interessen in dem so lange umstrittenen Zwischenlande beruhen sollte. Keine von den beiden Mächten konnte der anderen das alleinige Verfügungsrecht über Armenien zugestehen. So suchte man in der Teilung des Einflusses auf das strategisch so wichtige Land den Weg zu einer haltbaren Verständigung. Man war bereit, den parthischen Prätendenten im Besitze Armeniens zu bestätigen, wenn er sich als Klientelfürst dem römischen Machtsystem einfügen wollte. Mommsen [1]) hat als Erster den selbständigen Charakter und die innere Berechtigung des neuen politischen Wollens gegenüber der von Tacitus und der senatorischen Opposition beeinflußten älteren Forschung ans Licht gestellt.

Henderson [2]) nennt den neuen Weg die Politik der nominellen Souzeränität. Und er hat insofern recht, als die römische Oberhoheit über den Bruder des Partherkönigs im Konfliktsfalle nur einen sehr bedingten Wert haben konnte. Armenien war dann aller Voraussicht nach für Rom verloren, wenn man nicht eine so starke Grenzwache einrichtete, daß man das Land sofort besetzen konnte. Aber Henderson hat dabei nur die armenische Seite der Sache im Auge. Das große Zugeständnis in Armenien sollte zu einer umfassenden politischen Verständigung mit dem Reich von Ktesiphon führen, die nach der Ausschaltung des hauptsächlichen Hindernisses keine Schwierigkeiten mehr machen konnte. Nicht in einer wie immer gearteten Herrschaft über das Land und im Ausschluß des parthischen Einflusses, sondern in der Herstellung vertrauensvoller Beziehungen zu der östlichen Großmacht suchte man die Sicherung der römischen Interessen in Armenien.

Der Gedanke an orientalische Eroberungen lag also der neuen Regierung zunächst sehr fern. Das alte augusteische Programm der drei Flußgrenzen, das mit dem unmittelbaren Reichsgebiet nicht über Rhein, Donau und Euphrat hinausgreifen wollte, sollte nicht verlassen werden. Seneca hat diese Auffassung nach seinem Sturze noch öffentlich vertreten [3]), als der Kaiser bereits immer entschiedener andere Wege beschritten hatte. Weniger im Endziel als in den Mitteln weicht die neue Politik von der alten ab. Die endgültige Auseinandersetzung mit dem parthischen Nachbarn über die armenische Frage sollte den Weg zum Weltfrieden und zu einem neuen Zeitalter unerhörter wirt-

---

[1]) R. G. V. 384 f. [2]) Nero 154 ff. [3]) Qu. nat. I. praef.

schaftlicher Blüte bahnen, wie es schon Augustus als das Ziel und den Zweck seines Kaisertums bezeichnet hatte [1]).

Die neue Zielsetzung ist durch alle Schwankungen des zehnjährigen Kampfes hindurch mit Beharrlichkeit festgehalten worden. Auch die scheinbaren Abweichungen in den Zeiten, wo die erstrebte Verständigung noch nicht erreichbar war, ändern nichts daran. Das Angebot der Anerkennung des Tiridates taucht zuerst in den Verhandlungen der Jahre 55, 56 und 57 auf [2]), wird im Jahre 61 von Corbulo wieder aufgenommen [3]), steht wieder bei den Verhandlungen des Paetus in Rhandeia [4]) und der parthischen Gesandtschaft des Jahres 62 in Rom [5]) zur Diskussion und wird endlich im Sommer 63 die Grundlage des Friedensvertrages [6]).

Man hat in der Einsetzung des Königs Tigranes eine Abwendung von den neuen Ideen und eine Rückkehr zur augusteischen Politik sehen wollen [7]). Und man hat aus der Ablehnung des Corbulo-Vertrages von 61 und dem anschließenden Auftrage zur Provinzialisierung Armeniens eine Hinwendung zu den von Traian verfolgten Plänen erschlossen [8]). Aber in beiden Fällen erklärt sich die Änderung der ostensiblen Ziele aus taktischen Erwägungen des Augenblicks, ohne eine Aufgabe der endlich doch noch durchgedrungenen Hauptabsicht zu bedeuten.

Die Eroberung Armeniens konnte die abschließende Regelung nicht bringen, weil das Partherreich überhaupt nicht an der Auseinandersetzung beteiligt war. Das Königtum des Tigranes war nur als Zwischenlösung gedacht, die dem römischen Reiche das Abwarten des entscheidenden Waffenganges möglichst erleichtern sollte. Es ist selbstverständlich, daß dabei auf die augusteische Politik zurückgegriffen wurde [9]). Aber Tigranes war im römischen Sinne nur der Platzhalter für den durch seine intransigente Haltung zeitweilig an der Ausübung seiner Herrscherrechte gehinderten Tiridates. Sowohl Corbulo, als auch die Regierung ließ ihn alsbald fallen, als sich eine greifbare Aussicht auf das gewünschte Partherabkommen bot. Wir haben oben gesehen, wie Corbulo bereits im Frühjahr 61 in die alte Linie der Politik eingeschwenkt ist [10]).

Die römische Regierung hat damals ihren Statthalter nur deshalb desavouiert, weil nach ihrer Meinung durch die Aufgabe des strittigen Landes vor dem endgültigen Abschluß eine wesentliche psychologische Voraussetzung des neuen Verhältnisses verlorengegangen war. Aber von einer Wiedereinsetzung des Tigranes oder eines anderen römischen Satelliten war nicht die Rede. Paetus erhielt vielmehr den Auftrag, das Land zu erobern und als Provinz einzurichten [11]). Aber er wußte genau so gut wie Corbulo, daß man in Rom auf die schließliche Anerkennung des Tiridates hinauswollte. Bei seiner Kapitulation hat er

---

[1]) Über die pax Augusta s. Gardthausen, Aug. I 481. 509.
[2]) S. o. S. 8 ff. [3]) S. o. S. 22. [4]) S. o. S. 27.
[5]) S. o. S. 28. [6]) S. o. S. 29. [7]) Zuletzt H. Nero 177 ff.
[8]) Ebd. 182 f. [9]) S. o. S. 13 ff. [10]) S. o. S. 22.
[11]) S. o. S. 24 f.

dann von diesem seinem Wissen Gebrauch gemacht und die Erklärung abgegeben, bei seiner Regierung beständen keine prinzipiellen Bedenken gegen das armenische Königtum eines Arsakiden [1]). Auch die römischen Verhandlungen im Frühjahr 62 zeigen deutlich, daß der Partherkrieg nur noch um die Modalitäten der Abhängigkeit des Tiridates vom Kaiser und die darin ausgedrückten römisch-parthischen Beziehungen ging [2]). Es war nur noch die Frage, ob die römische Oberhoheit eine anständige Verhüllung für die Abtretung des Landes an die Parther sein sollte, oder ob durch den formalen Hergang bei der Einsetzung des Königs die römische Mitherrschaft in Armenien den empfänglichen Sinnen der Orientalen fest eingehämmert werden sollte.

Zwei Formelemente waren es, in denen die römische Regierung ihre Überlegenheit sichtbar werden lassen wollte. Die Besetzung des Landes sollte wenigstens so lange dauern, bis der Prätendent den Akt der Unterwerfung vollzogen haben würde. Und der feierliche Akt sollte in Rom stattfinden, wohin noch kein Arsakide anders denn als Gefangener gekommen war. Man hat hierin reine Formalien sehen wollen, die im Ernstfalle keinerlei Gewähr für die Lehenstreue des armenischen Vasallen hätten bieten können [3]). Aber darin zeigt sich nur die nordische Unterschätzung der Form, die so oft das Verständnis orientalischen Empfindens unmöglich macht. Die Besetzung des Landes und die Reise des Staatsoberhaupts in die feindliche Hauptstadt zum Vollzuge einer demütigenden Unterwerfungszeremonie sind Ereignisse, an deren gewaltiger Wirkung auf die Vorstellungswelt des betroffenen Volkes und seiner Nachbarn die Generation des Versailler Vertrages nicht mehr zweifeln kann. Die Macht eines Gegners, der solche Bedingungen zu erzwingen vermag, erhält einen Glorienschein, den nur erdrückender Mißbrauch der Gewalt oder die Länge der Zeit zu zerstören imstande ist.

Und für die gewaltige Wirkung der Huldigungsfahrt des Tiridates auf die Seele des Orients hat vor Jahren A. Dieterich einen glänzenden Beweis erbracht [4]). Er hat es sehr wahrscheinlich gemacht, daß die Legende von der Reise der drei Könige aus dem Morgenlande zur Anbetung des Herrn der Welt in Bethlehem den Eindruck der Romreise des Tiridates mit seinem glänzenden Magiergefolge durch ganz Syrien,

---

[1]) S. o. S. 27.

[2]) S. o. S. 28.

[3]) S. R. G. V. 392 f.

[4]) Ztschr. f. neut. Wissensch. III. 1902. 1 ff. Daran hat sich eine scharfe Kontroverse angeknüpft. Für Dieterich sind eingetreten H. Usener (ebd. IV. 19 f.), O. Pfleiderer (Christusbild 101. 1), Weinel (Stellung d. Urchristent. z. Staat 24) und Deißmann (Licht v. Osten 2/3. 267. 1). Dagegen mit der Begründung, die Entstehung einer biblischen Legende aus einem historischen Ereignis sei ohne Analogie, Gruppe (Gr. Myth. 1620), Cheyne (Bible Problems 246 f.), Jeremias (Babyl. im NT. 55), Fiebig (Babel u. NT. 16 f.), Clemen (Religionsgesch. Erkl. d. NT. 232 f.). Vermittelnd Weiß (Meyers Handb. d. NT. zu Mt. 2), Klostermann (Lietzmanns Einl. in d. NT. z. d. St.). Neuerdings dafür Boll (Ztschr. f. nt. Wissensch. 18. 47), dagegen Ed. Meyer (Ursprung d. Christentums I. 69. 1).

Kleinasien, Illyrien und Italien widerspiegelt. Die Christen haben dies höchste Symbol der weltlichen Macht von dem Antichrist Nero auf ihren Heiland übertragen.

Neben der psychologischen Wirkung auf die Völker des Orients sollte aber die Romreise des Arsakiden noch einen zweiten Zweck erfüllen. Der Kaiser hat den König bei seinem Aufenthalt am Hofe mit Beweisen seiner Gnade überhäuft und sich in freundschaftlichste Beziehungen zu ihm gesetzt [1]. Dies gute persönliche Verhältnis, das auch die Beziehungen zum Großkönig beeinflussen mußte, war ein wichtiges Mittel der Politik. Denn gerade in den despotisch regierten Ländern des Orients ist ja die Freundschaft der Souveräne immer der beste Kitt der Allianzen gewesen.

Die parthische Freundschaft ist denn auch wirklich aus dieser klugen Politik hervorgegangen. Wir haben gesehen, daß Corbulo dem Großkönig im Jahre 63 ein Bündnis angeboten hat [2]. Verschiedene Züge der späteren Entwicklung deuten darauf hin, daß es wirklich zum Abschluß gekommen ist. Nero hat jedenfalls versucht, die Beziehungen zu Vologaeses auf dieselbe Stufe der Herzlichkeit zu erheben, wie sie das Verhältnis zu Tiridates bei dessen Besuch erreicht hatte. Er hat den Großkönig wieder und wieder zu einem Besuch in Rom gedrängt. Und als der Vorsichtige sich dazu nicht bereit finden ließ, hat er mit ihm eine Zusammenkunft gelegentlich seiner bevorstehenden Asienreise verabredet [3]. Die bundesfreundlichen Gefühle des Arsakiden für den letzten Nachkommen der Cäsaren waren denn auch unbegrenzt und haben mit seinem Sturz noch keineswegs ihr Ende erreicht [4]. Auch Vespasian gegenüber hat der Partherkönig an dem Bündnis als der Grundlage seiner Politik unentwegt festgehalten. Als der neue Kaiser sich unmittelbar nach seiner Erhebung mit dem Großkönig in Verbindung setzte, bot ihm dieser eine Hilfstruppe von 40 000 berittenen Schützen für den Marsch nach Rom an [5]. Und wie er hier selbst zu wirksamster Kriegshilfe bereit war, so hat er bei dem Alanensturm des Jahres 76 von dem römischen Bundesgenossen ein Hilfsheer unter der Führung eines Prinzen gefordert [6]. Aus der Ablehnung dieses Wunsches ist die erste Trübung des Vertrauensverhältnisses zwischen den beiden Monarchien hervorgegangen.

War so die politische Seite des neuen Zustandes mit dem Jahre 64 befriedigend geregelt, so hat man auch die militärische Sicherung nicht vergessen. Im Jahre 64 hat Corbulo am unteren Arsanias in der Nähe des modernen Kharput durch seine vorzügliche III Gallica ein Kastell errichten lassen [7]. Und im Jahre 73 steht

---

[1]) Dio LXIII. 1. 2—7. S. Nero 13.

[2]) S. o. S. 29.

[3]) Dio LXIII. 2. S. u. Kap. IV. § 2.

[4]) Er forderte den Senat auf, Neros Andenken in Ehren zu halten (S. Nero 57). Als 20 Jahre später im Osten ein falscher Nero auftrat, heißt es von ihm: favorabile eius nomen apud Parthos fuit (ebd.).

[5]) S. Vesp. 6.

[6]) S. Dom. 2. B. J. VII. 245—250.

[7]) S. o. S. 30.

eine römische Kohorte in Iberien [1]). Dadurch sind die beiden Endpunkte des Befestigungssystems gegeben, das, von Corbulo nach dem Friedensschluß errichtet, die Treue des armenischen Vasallen für alle Fälle sichern sollte [2]). Tacitus bezeugt uns für das Jahr 69 das Bestehen dieses stark besetzten Festungsgürtels an der ganzen armenischen Grenze entlang [3]). Es handelt sich dabei um eine geschickte Anpassung des uns aus dem Jahre 59 bekannten Ringes von Klientelstaaten an die neuen Verhältnisse [4]). Die römische Besatzung, die zur Zeit des Tigranes in Armenien selbst stand, ist in die hellenistisch beeinflußten Nachbarstaaten von Kommagene bis Iberien, in eine Kette von Grenzfestungen zurückgezogen. Die militärische Stärkung des Pufferstaatensystems sollte das parthisch regierte Armenien dem römischen Einfluß offen halten.

Der große Krieg hatte also gemäß den Wünschen der römischen Regierung mit einem Frieden der Verständigung abgeschlossen. Wenn er trotzdem eine gewaltige Machtverschiebung zugunsten des römischen Reiches gebracht hat, so ist das seinem Ineinandergreifen mit dem hyrkanischen Aufstande zu danken, der den Arsakidenstaat im entscheidenden Augenblick geschwächt hat.

Während des ganzen ersten Lustrums der Auseinandersetzung mit dem Partherreich hat Rom die großen Vorteile eines militärischen Zusammenwirkens mit dem nordöstlichen Nachbarn des Gegners genossen, die auch den Kaiser Antoninus Pius ein Jahrhundert später wieder mit den Hyrkanern zusammengeführt haben [5]). Während der Großkönig alle Kräfte für die Beschränkung des Aufruhrs auf seinen östlichen Herd brauchte, konnte die römische Armee mit leichter Mühe Armenien erobern und sich in dem Lande fest verankern.

Das tatsächliche Zusammenwirken der beiden Nachbarn des Partherreichs hat im Jahre 58 zum Abschluß einer Allianz geführt. Eine dauernde Schutzherrschaft Roms über den neuen hyrkanischen Staat, die sich in die Form eines engen Bündnisses kleidete, war eine gewaltige Waffe gegen den Parther. Die militärischen, politischen und kommerziellen Vorteile des angebotenen Vertrages für die römische Regierung, von denen wir später eingehend zu handeln haben [6]), waren so groß, daß ich an seinem Abschluß nicht zweifle, wenn er uns auch nirgends überliefert ist.

Mit dem Eintritt Hyrkaniens in die römische Klientel war aber das augusteische Programm der drei Flußgrenzen durchbrochen. Die neuen Beziehungen führten die römische Politik automatisch auf neue Bahnen. Das hyrkanische Bündnis und die Bedrohung des Indienhandels durch das Reich von Aksum haben die Regierung Neros auf

---

1) CIL. III. 6052.
2) Über die Besatzungsverhältnisse Kleinasiens in Neros letzten Jahren s. u. Kap. IV. § 1.
3) T. h. II. 6: et quidquid castrorum Armeniae praetenditur.
4) S. o. S. 13 ff.
5) Aur. Vict. epit. XV. 4.
6) S. u. Kap. III. § 2. 3.

den Weg der orientalischen Eroberungen gedrängt, dessen Erfolge durch den jüdischen Krieg und den Aufstand des Westens am vollen Ausreifen gehindert worden sind.

Der Wunsch, die Vorteile der Abtrennung Hyrkaniens vom Partherreich nicht zu verlieren, hat zunächst den Zeitpunkt der Wiederaufnahme des Partherkrieges bestimmt [1]). Aber er hat auch dem neuen Kriege und dem Friedensvertrage eine neue Färbung verliehen. Der Großkönig hat im Jahre 61 seine Waffen gegen Rom gewendet, um sich der drohenden römischen Umklammerung durch das unterworfene Armenien und das verbündete Hyrkanien zu entziehen. Aber trotz seines Überraschungserfolges von Rhandeia ist er an dieser Aufgabe gescheitert. Im Westen mußte er sich damit begnügen, in der Person seines Bruders als römischen Mandatars in Armenien eine starke Gewähr für das Wohlwollen des übermächtigen Nachbarreiches zu gewinnen. Und im Osten war der im Jahre 61 anerkannte hyrkanische Staat nicht mehr aus der Welt zu schaffen.

Aber auch das römisch-parthische Bündnis gewinnt in diesem Zusammenhang eine besondere Nuance. Zwei Arsakiden waren jetzt bereits in die römische Machtsphäre eingegliedert. Der eine war als König von Armenien in den unmittelbaren Reichsverband eingetreten. Der hyrkanische Vetter stand in einem Bundesverhältnis zum Kaiser, das den Charakter einer römischen Schutzherrschaft angenommen hatte und so ebenfalls leicht in ein Abhängigkeitsverhältnis übergehen konnte. Der Arsakidenname war also tief unter den römischen gebeugt, als der Großkönig nun auch seinerseits ein Bündnis mit dem Kaiser abschloß. Auch das Reich von Ktesiphon betrat damit den Weg, auf dem es in ein Klientelverhältnis zum römischen Reiche hineingeraten konnte. Und man war in Rom offenbar gesonnen, das Bündnis in aller Freundschaft nach dieser Richtung hin auszubauen. Der von Nero geforderte Besuch des Großkönigs in Rom, wo seit Menschengedenken fremde Könige nur als Untertanen oder als Gefangene empfangen worden waren, bedeutete einen ersten Schritt nach diesem Ziele hin. Vologaeses hat diesen ersten Angriff klüglich abgewiesen. Aber die ganze Nordostpolitik Neros mit ihrem Streben nach der Küste des Kaspischen Meeres, dessen Wogen eine unmittelbare Verbindung mit dem hyrkanischen Bundesgenossen bieten sollten, arbeitete weiter an der Verstrickung des Partherreiches in ein Netz von politischen und wirtschaftlichen Abhängigkeiten [2]). Nur die scharfe Reaktion des römischen Westens gegen die zunehmende Vertiefung im Osten, die Neros Sturz herbeigeführt hat, hat damals das Partherreich vor der „pénétration pacifique“ bewahrt.

Die Regierung Neros hat zum ersten Male seit den Tagen des Augustus eine selbständige Orientpolitik mit neuen Gesichtspunkten getrieben. Die Schöpfer des neuen Kurses haben zuerst das alte defensive

[1]) S. o. S. 19 f.

[2]) S. u. Kap. III. § 2. 3. Die Nordostpolitik Neros hat also doch eine Spitze gegen die parthische Selbständigkeit, wenn auch nicht in dem phantastischen Sinne, wie es Sievers 120 und Pfitzner 37 meinen.

Ziel mit neuen wirksameren Mitteln verfolgt. Durch die innere Logik des Problems sind sie dann zu immer größeren expansiven Kombinationen geführt worden. Leider gestattet uns der Zustand unserer Quellen nicht, die Frage nach den tragenden Persönlichkeiten der neuen Politik in irgend befriedigender Weise zu lösen. Wir kommen über die allgemeinsten Grundlagen nicht hinaus.

Bis zum Jahre 62 waren der Gardepräfekt Afranius Burrus und des Kaisers Lehrer Seneca die Leiter der Regierung. Ihnen gebührt also unbestreitbar das Verdienst, dem Partherkriege das politische Ziel gesetzt zu haben. Burrus war ein römischer Ritter aus Vasio im narbonensischen Gallien [1]. Er hatte eine jahrzehntelange Laufbahn im höfischen und staatlichen Verwaltungsdienst hinter sich, als ihn das Vertrauen der Agrippina im Jahre 51 in die Stelle des alleinigen Prätorianerpräfekten berief [2]. Militärische Verdienste scheint er trotz des Beiworts vir egregiae militaris famae, das ihm Tacitus an dieser Stelle gibt, nicht besessen zu haben [3]. Die vorzügliche Verwaltung des Reiches, die immer der Ruhm von Neros ersten Jahren geblieben ist, wird die große Leistung dieses bewährten Verwaltungsbeamten gewesen sein.

Neben dem Praktiker steht als Genosse seiner Macht der feinsinnige und elegante Seneca. Er war der geistige Führer seiner Generation, die ihr schillerndes und widerspruchsvolles Wesen in seinen Schriften und seinem Stil am reinsten ausgedrückt fand [4]. In den ersten Kreisen des Adels aufgewachsen, war er ein Hofmann feinster Prägung geworden. Einen Teil seiner Jugend hatte er in der Umgebung eines mütterlichen Oheims verlebt, der Vizekönig von Ägypten gewesen war [5]. Die Verwaltung seines großen Vermögens hatte ihm weitere praktische Erfahrung gebracht. Dazu beseelte ihn ein starker Machtwille, dem Wirken und Herrschen eine Form des Lebensgenusses war [6]. So war er zu einer selbständigen Stellung neben dem mächtigen Gardepräfekten, mit dem ihm trotz ihrer lange andauernden gemeinsamen Wirksamkeit kein engeres persönliches Verhältnis verband [7], durchaus befähigt. Es scheint, daß er eines der großen, unter der Regierung des Claudius geschaffenen Staatssekretariate übernommen und als Vehikel seines Einflusses benützt hat [8].

Diese beiden Männer, deren Anteil am Regiment nicht genauer zu scheiden ist, haben die neue Ära der römischen Orientpolitik inauguriert. Auch die Wendung zur Expansion werden wir noch auf die beiden großen Mentoren des jungen Nero zurückführen dürfen, die ja

---

[1] Über seine Herkunft und Laufbahn s. CIL. XII 5842 (aus Vasio).
[2] T. a. XII. 42. Das Gardekommando war seit Seians Sturz doppelt besetzt.
[3] S. Friedrich, Berl. phil. Wochenschr. 1914. 1343.
[4] S. Norden, Kunstprosa I. 312 f.
[5] Cons. ad Helv. 19. 2.
[6] S. H. Nero 60.
[7] Er erwähnt den Genossen nie mit einem Wort wärmeren Empfindens. S. Friedrich 1344.
[8] Ebd.

im Jahre 58, als das hyrkanische Bündnis abgeschlossen wurde, noch unbestritten auf der Höhe ihres Einflusses standen.

Wer nach ihrem Ausscheiden im Jahre 62 ihr Werk fortgesetzt hat, können wir nicht mit derselben Bestimmtheit sagen. Wir müssen uns damit begnügen, den Kreis der Männer zu bestimmen, die in den letzten Jahren das Vertrauen des Kaisers genossen haben. Corbulo hat bei der Behandlung der Orientangelegenheiten zweifellos eine erste Stimme gehabt. Neben ihm wird sein langjähriger Gehilfe Ti. Julius Alexander, der trotz seines Judentums Vizekönig von Ägypten geworden ist, eine maßgebende Rolle gespielt haben [1]. Auch der Gardepräfekt Ofonius Tigellinus, den der Kaiser in seinem Gefolge für die Orientfahrt hatte [2], wird nicht ohne Einfluß gewesen sein. Endlich kennen wir von Vertrauensmännern des Kaisers noch den politisch sehr befähigten Petronius Turpilianus [3] und Cluvius Rufus.

[1] Über die beiden großen Orientstatthalter s. u. Kap. IV. § 1. 2.
[2] S. u. Kap. IV. § 2. 3.
[3] S. o. S. 16 f. Über ihn s. PIR: III. 30.

II. Die Südostpolitik des Kaisers Nero.

Der große Partherkrieg steht im Mittelpunkt der ganzen neronischen Außenpolitik. Die Auseinandersetzung mit dem starken östlichen Nachbarn hat in ihren kriegerischen Phasen sämtliche verfügbaren Kräfte des Reiches in Anspruch genommen. Ihr haben dann alle anderen Unternehmungen nachstehen müssen. Die offensive Führung des Donaukrieges im Jahre 57 sollte, wie wir sehen werden [1], die zweifelhafte Defensivkraft des geschwächten moesischen Heeres verdecken. Und der britannische Feldzug des Suetonius Paullinus wurde mit der größten Rücksichtslosigkeit abgestoppt, als der neue Partherkrieg im Jahre 61 ausbrach [2]. So hat der große Kampf im Osten zehn Jahre lang die Führung der Reichsgeschäfte völlig beherrscht.

Aber auch die groß angelegte und weit ausgreifende Orientpolitik der späteren Jahre, die beim Sturz des Kaisers eben aus dem Stadium der Vorbereitungen in das der Ausführung treten sollte, ist im letzten Grunde aus den Erfahrungen bei dieser gewaltigen Erschütterung der Beziehungen zum ferneren Osten erwachsen. Zwei große Feldzüge, die Mommsen als Erster getrennt und in ihrer Anlage richtig gewürdigt hat [3], hat Nero in weit auseinanderliegenden Teilen des römischen Ostens vorbereitet. Der eine sollte von Ägypten aus bis weit über Meroë hinaus nilaufwärts führen, der andere war nach den Kaspischen Toren im Kaukasus gerichtet. Handelspolitische Gesichtspunkte großen Stils waren, wie Kornemann gezeigt hat [4], für die arabisch-äthiopischen Unternehmungen des Kaisers maßgebend. Daß auch der Feldzug nach Kaukasien im wesentlichen von Ideen desselben Gedankenkreises bestimmt war, wird im folgenden dargelegt werden [5].

Der gesteigerte Luxus des neronischen Hofes schuf ein wachsendes Bedürfnis nach den hochwertigen Produkten des fernen Ostens. Chinesische Seide, Musseline, edle Steine aus Indien und feine Gewürze von der Inselwelt des Südostens fanden, wie uns die beredten Klagen des Sittenpredigers Plinius beweisen [6], einen täglich zunehmenden Absatz auf dem römischen Markte. Der Handel mit diesen Waren war bisher auf dem Seewege durch die kaufmännisch gewandten Bewohner Südarabiens, auf dem Landwege durch die griechischen Untertanen der

---

[1]) S. u. Kap. III. § 4. [2]) S. o. S. 16 f. [3]) R. G. V. 394 f.
[4]) Jan. I. 55 ff. [5]) S. u. Kap. III. § 3. [6]) VI. 101. XII. 84 u. a. m.

Parther von Baktrien und Margiana her vermittelt worden. Mit dem gesteigerten Bedürfnis nach Ostwaren seit Neros Antritt trafen aber zwei schwere politische Krisen zusammen, die durch ihre Wirkungen die Benützbarkeit der beiden Handelswege gefährdeten. Der Partherkrieg konnte, trotz seiner lässigen Führung von beiden Seiten, nicht ohne Einfluß auf den Handel zwischen den kriegführenden Staaten bleiben. Der bereits im Jahre 55 ausbrechende hyrkanische Aufstand mußte diese Störung des transasiatischen Überlandverkehrs wohl beinahe zur Sperre erstarken lassen. Gleichzeitig setzte in Arabien die große Machtverschiebung ein, die durch das Übergreifen des jungen aksumitischen Reiches auf das Ostufer des Roten Meeres die Pforten des Seehandels mit Indien aus den Händen des ungefährlichen Wahlreiches der Himyariten in die Gewalt eines kräftig aufstrebenden Volkes zu bringen drohte [1]. Die Abhängigkeit vom Zwischenhandel der Nachbarn, aus denen Feinde geworden waren oder werden konnten, begann sich unangenehm bemerkbar zu machen.

Diese Lage gab mächtige Antriebe zu einer ausgreifenden Orientpolitik mit kommerziellen Zielen. Das Streben, den Seehandel mit Indien in die eigene Hand zu nehmen, und der Wunsch, die Seidenstraße nach Baktrien möglichst der parthischen Kontrolle zu entziehen, waren einer tatkräftigen Leitung des Reiches durch die Umstände nahegelegt. Es ist ein Ruhmestitel der Regierung Neros, daß sie diesen Weg mit Umsicht und Energie beschritten hat. Die Aufnahme des Himyaritenkönigs Charibael, des Erben der Königin von Saba, in den Schutzverband des Reiches brachte Aden und Socotra, die langjährigen Ausgangspunkte der Schiffahrt von Ägypten nach Indien, in festen römischen Besitz [2]. Durch diese Aktion wurde bereits zu Anfang der sechziger Jahre das erste Ziel erreicht [3]. Erst nach dem Abschluß des Partherfriedens konnte der zweite Plan ernstlich in Angriff genommen werden. Hier sollte durch die Unterwerfung der Völker auf der Landbrücke zwischen Pontos und Kaspischem Meere im Anschluß an das hyrkanische Bündnis eine neue Seidenstraße geschaffen werden, die die römische Industrie vom parthischen Zwischenhandel unabhängig machen sollte [4]. Nach diesen beiden Richtpunkten ist die Außenpolitik der letzten Jahre Neros eingestellt. Erst diese Einsicht verhilft uns zu einem wirklichen Verständnis der Zusammenhänge, die wir in unserem dürftigen Quellenmaterial vergeblich suchen.

1. Die äthiopische Politik Neros.

Von den südöstlichen Plänen des Kaisers besitzen wir nur sehr undeutliche direkte Kunde, die aber immerhin zur Festlegung der Hauptpunkte ausreicht. Tacitus [5]) erzählt zum Frühjahr 64, Nero habe damals neben anderen phantastischen Orientplänen eine Reise nach Ägypten geplant, die aber unmittelbar vor dem Antritt in theatralischen

---

[1]) S. u. Kap. II. § 1. [2]) S. u. Kap. II. § 2. [3]) S. u. Kap. II. § 1.
[4]) S. u. Kap. III. § 3. [5]) T. a. XV. 36. S. u. Kap. IV. § 2.

Formen abgesagt worden sei. Zwei Jahre später erwähnt Dio [1]) nach dem Besuch des Tiridates in Rom die Absicht des Kaisers, sich persönlich auf die Kriegsschauplätze nach Äthiopien und an die Kaspischen Tore zu begeben; aber in der Erwägung, daß die militärischen Erfolge in diesen Gebieten auch ohne sein Erscheinen dem Reiche zufallen würden, habe er es vorgezogen, eine Kunstreise durch Griechenland anzutreten. Bei Josephos [2]) haben wir weiter eine Nachricht, nach der die corbulonische Legion XV Apollinaris den Winter 66/67 in Ägypten zugebracht zu haben scheint. Endlich wissen wir aus einer Notiz des Tacitus [3]), daß germanische Vexillationen im Herbst 67 nach Alexandreia übergeführt, aber im folgenden Winter zur Sicherung des wankenden Thrones nach Rom zurückgeholt wurden. Nero hat auch beim Ausbruch der Revolution mit dem Gedanken gespielt, sich unter Verzicht auf das Kaisertum nach Ägypten zurückzuziehen [4]). So können wir den äthiopischen Plan vom Frühjahr 64 bis zum Sturz des Kaisers in seiner Entwicklung verfolgen.

Eine Nachricht des Plinius führt uns aber in ein noch früheres Stadium der Vorbereitungen hinauf, wenn wir sie mit einer zugehörigen Senecastelle kombinieren. Nero hat nach Plinius zur Vorbereitung der äthiopischen Expedition, die er plante, ein Kommando von Prätorianern unter der Führung eines Tribunen den Nil hinaufgeschickt. Der Autor gibt ihr Itinerar bis Meroë im Auszug wieder [5]). Kornemann [6]) wollte diese Rekognition in die Zeit der griechischen Reise setzen, bei der bekanntlich 6000 Prätorianer im Gefolge des Kaisers waren. Aber die Tatsache, daß auch Seneca von ihren Ergebnissen Kunde hat, verbietet uns, mit der Rückkehr der Truppe nach Rom unter das Frühjahr 65 herabzugehen, in dem der Philosoph als Teilnehmer an der pisonischen Verschwörung gefallen ist.

Nach Senecas Bericht hat Nero eine Gruppe von Prätorianern zur Erforschung der Nilquellen ausgesandt [7]). Mit Empfehlungsbriefen des Königs der Äthiopen an die Häuptlinge Nubiens wohl versehen, seien sie weit über Meroë hinaus bis zu einem ausgedehnten Sumpfgebiet vorgedrungen, aus dem der Nil hervorkomme [8]). Diese Nachrichten hat Seneca aus dem Munde zweier Centurionen, die an der Expedition teilgenommen haben; ihre Erzählung führt er teilweise im Wortlaut an. Daß es sich hier um dieselbe Expedition handelt, kann nicht wohl bezweifelt werden. Wenn Seneca nicht den leitenden Tribunen, sondern zwei Centurionen als seine Gewährsmänner nennt, so hat daraus Gercke [9]) mit Recht erschlossen, daß ihm der offizielle

---

[1]) LXIII. 8. 1. Ebenso auch S. Nero 19. S. u. Kap. IV. § 2.
[2]) B. J. III. 65. S. u. Kap. IV. § 2.
[3]) T. h. I. 31. S. u. Kap. IV. § 3.
[4]) S. Nero 47. S. u. Schlußbetr.
[5]) VI. 181 ff. cf. XII. 19, wo ihre Karte erwähnt wird.
[6]) Jan. I. 68.
[7]) n. qu. VI. 8. 3 ff.
[8]) Es handelt sich um eine versumpfte Strecke des Weißen Nils. S. Partsch, Gr. d. Menschh. 58.
[9]) Senecast. 314.

Bericht nicht zugänglich geworden ist. Und die abweichende Angabe über den Zweck des Unternehmens substituiert sicher nur das Interesse des Autors dem der Regierung. Übrigens zeugt ja auch die beabsichtigte Kaiserreise des Frühjahrs 64 dafür, daß die vorbereitende Expedition vor diesem Jahre liegt. So ergibt sich aus der Kombination der Stellen bei Plinius und Seneca, daß im Anfang der sechziger Jahre eine militärische Erkundung des oberen Niltals durch ein Gardekommando vorgenommen worden ist.

Die Chronologie von Senecas Werk gestattet uns sogar noch eine genauere Festlegung der Reise [1]. Gerade das VI. Buch läßt sich mit ziemlicher Sicherheit datieren. Es ist einige Monate nach der pompejanischen Erdbebenkatastrophe vom 5. Februar 63 geschrieben, die dem Autor die Wiederaufnahme einer Jugendarbeit über Erdbeben im Rahmen seiner naturgeschichtlichen Untersuchungen nahegelegt hat [2]. Seneca hat im Sommer 63 selbst den Ort der Katastrophe besucht und schreibt ersichtlich unter dem frischen Eindruck dieses Besuches. Andererseits ist das ganze Werk höchst wahrscheinlich vor der Inangriffnahme der an denselben Adressaten gerichteten moralischen Briefe abgeschlossen, die wir uns bei der verfügbaren Zeit zu Ende des Jahres 63 begonnen denken müssen [3]. Demnach ist die Abfassungszeit des VI. Buches, wie wir auch immer die Frage nach der Reihenfolge der Abfassung der einzelnen Bücher beantworten, in sehr enge Grenzen eingeschlossen. Da sicher noch mehrere Bücher jünger sind [4], so kommen wir in den Sommer 63.

In das Erdbebenbuch ist nun der Bericht über die neronische Nilexpedition ganz unorganisch eingeschoben. Die willkürliche Art und Weise der Einführung scheint mir deutlich zu zeigen, daß es sich um neue Forschungsergebnisse handelt, die der mit ihnen eben bekannt gewordene Seneca nicht schnell genug einem weiteren Kreise zugänglich machen zu können glaubt. Die Überschätzung dieser Erkundung für die Frage nach den Quellen des Nils hat Seneca selbst später in dem diesem Problem gewidmeten Buche IVa wieder zurückgenommen [5]. Diese Verhältnisse machen es klar, daß die Notiz in VI unmittelbar nach der Rückkehr der Expedition geschrieben ist. Dadurch wird dies Ereignis fest in den Sommer 63 datiert.

Für die Dauer der Reise müssen wir aber bei der Länge des Weges und bei den Schwierigkeiten der Reise durch unkultiviertes Barbarenland von Syene bis zu den großen Nilsümpfen [6] mindestens anderthalb Jahre ansetzen. Die Ausreise der Expedition fällt demnach in den Herbst 61, da wir wohl schwerlich eine winterliche Seefahrt

---

[1] Über die Reihenfolge der Abfassung der Bücher s. neben Gercke 110 ff. jetzt Rehm, Philol. 66. N. F. 20. 374 ff.

[2] VI. 1. 1—10. S. Gercke 311.

[3] S. Gercke 323.

[4] Nach Gercke sind von den acht Büchern noch zwei, nach Rehms wahrscheinlicherer Aufstellung fünf jünger als VI.

[5] So richtig Rehm 386 gegen Gercke 113.

[6] Es handelt sich dabei um eine Strecke von mehr als 1000 km.

annehmen dürfen. Dieser Ansatz paßt auch vorzüglich zum damaligen Stande des Partherkrieges. Denn im Herbst 61 hoffte man, wie wir gesehen haben [1]), auf einen siegreichen Feldzug für das Jahr 62, der die letzten Hindernisse der Verständigung aus dem Wege räumen sollte. Es ist durchaus verständlich, daß die römische Regierung in diesem Augenblick die Vorbereitungen für den zum Jahre 64 geplanten äthiopischen Zug aufgenommen hat.

Drei Fragen werden durch diese Nachrichten über die neronische Expedition nach dem oberen Niltal aufgeworfen. Wer war der äthiopische König, der nach Senecas Bericht den römischen Kundschaftern seine wertvolle Unterstützung geliehen hat? Gegen wen war der beabsichtigte Feldzug gerichtet? Und welchen Zweck verfolgte die neue Kriegführung der Römer?

In der Sprache der alten Geographen und Historiker deckt der Name Äthiopien das Reich von Meroë. Noch Ptolemaios unterscheidet deutlich zwischen Äthiopien und dem Reiche von Aksum, das erst in frühbyzantinischer Zeit, etwa vom 4. Jahrh. an, den altehrwürdigen Namen usurpiert hat [2]). Nach dem Auszug, den Plinius aus dem offiziellen Expeditionsbericht gibt [3]), fanden Neros Abgesandte das meroitische Königtum noch vor, wenn es auch nur noch vegetierte. Die einst blühenden Orte zwischen Syene und Meroë lagen meist wüst da. In der Hauptstadt selbst waren nur wenige Gebäude bewohnt. Aber der Tempel des Ammon stand noch. Und es lebte noch eine Königin, die den altehrwürdigen Namen Kandake führte. Auf ihre Regierung müssen wir also die Nachricht Senecas beziehen. Der archäologische Befund sichert heute die Bewohnung von Meroë bis zur Mitte des 1. Jahrhunderts. Bei den englischen Grabungen von 1914 haben sich am Eingang des jüngsten Palastes Münzen des Kaisers Claudius gefunden [4]).

Aber das Reich Äthiopien war nach dem Bericht der Kundschafter offenbar schon stark im Verfall begriffen. Es war weder ein Feind, dessen Überwindung eine starke militärische Anspannung erfordert hätte, noch eine an sich wünschenswerte Erwerbung, die einen großen Kraftaufwand gerechtfertigt haben würde. Außerdem ist das Reich von Meroë, wie wir gesehen haben, bei dieser Aktion der Verbündete Roms gewesen. Wenn man sich trotzdem am kaiserlichen Hofe zur Besitznahme des oberen Niltals entschlossen hat, so muß sich diese Expansionsabsicht gegen einen anderen Feind gerichtet haben. Der große Gegner Roms im Vorlande Ägyptens war damals nach Kornemanns schönem Nachweis [5]) das junge Reich von Aksum. Das Verhältnis zu diesem neuen kraftstrotzenden Nachbarstaat stand im Mittelpunkt der römischen politischen Bestrebungen in Arabien und Äthiopien.

Die erste Erwähnung des neuen Großreiches in der antiken Literatur finden wir im Periplus Maris Erythraei [6]), dieser unvergleich-

---

[1]) S. o. S. 24 f.
[2]) S. Dillmann 177 ff., der diese Dinge zuerst klargestellt hat.
[3]) VI. 184 ff. [4]) AAA. VII. 3. 13. [5]) Jan. I. 64 ff. [6]) Per. 4.

lichen Fundgrube für südöstliche Nachrichten. Die Abfassungszeit dieser Schrift war lange umstritten. Heute haben wir zwei feste termini, zwischen denen wir sie einschließen können. Sie ist nach dem Jahre 87 geschrieben, in dem der von ihr geschilderte direkte Karawanenverkehr zwischen Baktrien und China nach chinesischen Quellen aufgenommen wurde [1]. Und sie ist vor dem Jahre 105 abgeschlossen, in dem der von ihr genannte letzte König von Petra zu regieren aufgehört hat [2]. Kornemann hat gezeigt, daß der Ansatz in die Spätzeit Domitians, also in den Anfang der 90er Jahre, auch sonst am besten zu den in der Schrift geschilderten Zuständen paßt [3].

Um diese Zeit herrscht nach den Angaben unserer Quelle über das Reich von Aksum ein König Zoskales. Er hat schon eine ganze Reihe von Jahren auf dem Throne gesessen, da die griechischen Kaufleute seine Art genau kennen und ihn als einen gewinnsüchtigen, aber tüchtigen und griechischem Wesen zugetanen Herrn schätzen. Daß er selbst der Gründer des neuen Reiches gewesen ist, ist wenig wahrscheinlich, da das unser Autor bei seinem oft bekundeten Interesse für politische Fragen sicher gesagt haben würde [4]. Die Entstehung des neuen Großreichs fällt demnach mindestens eine Generation vor Domitian.

Über die Eroberungen des unbekannten Reichsgründers sind wir aber durch die große Inschrift auf dem Steinthron von Adulis genau unterrichtet [5]. Nach den älteren Bearbeitungen von Dittenberger und Dillmann [6] hat das wertvolle Dokument neuerdings durch Littmann [7] einen auf genauer Landeskenntnis beruhenden Kommentar erhalten. Wir sehen hier in die Entstehung eines neuen Reiches hinein, dessen Politik von Anfang an im wesentlichen Handelsinteressen dienstbar gewesen ist [8]. Nach seiner Konsolidierung im abessinischen Kernlande hat es nach Norden in das Grenzgebiet Ägyptens hinübergegriffen, um den direkten Landverkehr mit diesem großen Handelszentrum zu gewinnen. Dann hat es Beschlag auf die reiche Somaliküste gelegt. Endlich hat es seine Hand auch nach Arabien ausgestreckt. Es war ein aufstrebendes Staatswesen, das territorial noch in voller Expansion war, und dessen Ausdehnungsmöglichkeiten sich noch nicht abschätzen ließen. Um so größere Vorsicht mußte die römische Regierung gegenüber seinem zügellosen Landhunger üben.

In den Rahmen dieser vorbeugenden Politik gegen etwaige unbequeme Machterweiterungen des Reiches von Aksum gehört aber auch die römische Expansion in Südarabien, wie sie Kornemann aus dem Periplus richtig erkannt und mit den äthiopischen Plänen Neros in inneren Zusammenhang gebracht hat [9]. Auch hier können wir meines Erachtens den ersten Anstoß fassen, der die römische Regierung in diese Probleme hineingeführt hat. Ob die Völker des abessinischen Alpenlandes und der vorgelagerten Küste einen oder mehrere Staaten bildeten,

---

[1] S. Herrmann, Ztschr. Ges. Erdk. Berl. 1913. 553. 3.
[2] S. Jan. I. 55. [3] 59 ff. [4] S. Dillmann 203, Littmann 45.
[5] OGI. I. p. 285—296. [6] 195 ff. [7] 42 ff. [8] S. Dillmann 204 f.
[9] 65.

ob die Wüstenstämme zwischen dem Atbara und dem Roten Meere der Königin von Meroë oder dem König von Aksum untertan waren, das waren für Rom Fragen von untergeordneter Bedeutung. Erst als das neue Reich über das Rote Meer nach Arabien hinübergriff, wurde ein römisches Lebensinteresse berührt. Denn wenn das Unternehmen sich auch zunächst nur gegen die halbwilden Stämme der mittelarabischen Küste richtete, so stand doch im Hintergrunde zweifellos das Streben nach dem Erwerb des der abessinischen Küste gegenübergelegenen Yemen mit seiner wichtigen Mittlerstellung im Weltverkehr.

Die arabische Expedition des neuen Großkönigs stellte also Rom vor die Frage, ob es ohne Gegenwehr die Vermittlung seines starken Austauschverkehrs mit Indien aus den Händen des schwachen Himyaritenreichs in die starken Fäuste des aufstrebenden Handelsstaates von Aksum übergehen lassen wollte. Hier mußte schnell eingegriffen werden, wenn man die Führung der Ereignisse in der Hand behalten wollte. Die Sicherung des Himyaritenreiches gegen den drohenden Angriff war die drängende Sorge des Tages. Deshalb gebührt auch nach meinem Dafürhalten den südarabischen Vertragsabschlüssen und Hafenbesetzungen der zeitliche Vorrang vor den äthiopischen Unternehmungen Neros. Und wenn wir mit der Nilerkundung in den Herbst 61 kommen [1]), so werden wir den Abschluß des Freundschaftsvertrages mit dem Himyaritenkönig Charibael in den Sommer 60 oder 61 zu setzen haben. Ich möchte mich für den Sommer 60 entscheiden, da in diesem Jahre noch Ruhe an der Parthergrenze herrschte, während für das Jahr 61 bereits wieder zur Erleichterung des großen Krieges alle anderen Aktionen stillgelegt wurden [2]).

2. Die arabische Politik Neros.

Versuche, den römischen Indienhandel über die Euphratmündung und durch die palmyrenische Wüste zu leiten, wurden, wie wir sehen werden [3]), schnell aufgegeben. Die Sicherung des alten Weges über Südarabien wurde dann mit voller Energie aufgenommen.

Hier war, vielleicht im Zusammenhang mit der Expedition des Älius Gallus vom Jahre 26/25, das alte Reich von Saba endgültig zusammengebrochen, etwa seit dem Anfang unserer Zeitrechnung das Himyaritenreich an seine Stelle getreten [4]). Nach den Angaben des Periplus herrschte dort zur Zeit Domitians ein König Charibael, den er *ἔνθεσμος βασιλεὺς ἐθνῶν δύο, τοῦ τε Ὁμηρίτου καὶ τοῦ παρακειμένου λεγομένου Σαβαίτου* und *συνεχέσι πρεσβείαις καὶ δώροις φίλος τῶν αὐτοκρατόρων* nennt [5]).

Kornemann hat richtig darauf hingewiesen, daß die beiden Ausdrücke *ἔνθεσμος βασιλεύς* und *φίλος τῶν αὐτοκρατόρων* hier als termini des römischen Staatsrechts zu fassen sind [6]). Charibael war mit dem römischen Reich durch einen Freundschaftsvertrag von der Art verbunden, wie wir sie nach Form und Inhalt durch Mommsens Forschungen

---

[1]) S. o. S. 42 f. [2]) S. o. S. 16 f. [3]) S. u. Kap. II. § 4.
[4]) S. Sprenger 72 ff. 258 ff. [5]) Per. 23. [6]) 60 f.

kennen [1]. Den von Rom anerkannten Königstitel des befreundeten Herrschers sieht Kornemann mit Recht in der Bezeichnung *ἔνϑεσμος βασιλεύς* [2]. Auch der Geschenkwechsel zwischen dem Kaiser und dem anerkannten König, der uns als altes Requisit derartiger Verträge bekannt ist, ist uns ja für Charibael ausdrücklich bezeugt. Endlich erklärt sich auch der Plural *αὐτοκρατόρων* aus dem römischen Staatsrecht, indem entsprechend der republikanischen Fiktion der Tod des Kaisers einen solchen Vertrag nicht auflöst [3]. Der Pakt hat also die Regierung mehrerer Kaiser überdauert [4]. So hat Kornemann mit seiner Zuweisung an Nero, den Eröffner der Schiffahrt nach Indien, zweifellos das Richtige getroffen [5].

Zum Reiche Charibaels gehört das unter seinem griechischen Namen Eudaimon Arabia erwähnte Aden. Von ihm sagt der Autor, es sei früher eine blühende Stadt und der Mittelpunkt des arabischen Zwischenhandels zwischen Indien und Ägypten gewesen. *Νῦν δὲ οὐ πρὸ πολλοῦ τῶν ἡμετέρων χρόνων Καῖσαρ αὐτὴν κατεστρέψατο.* Und er bezeichnet sie nicht mehr als Stadt, sondern als eine *κώμη παραϑαλάσσιος* [6]. Rostowzew [7] hat den Weg zum Verständnis dieser Stelle gebahnt. Es handelt sich nicht um eine Zerstörung der Stadt, wie Mommsen gemeint hat [8], sondern um ihre Besetzung durch die Römer. Sie ist seitdem ein römischer Hafenplatz, wie sie Philostorgios in seiner Kirchengeschichte noch um 400 ausdrücklich nennt [9]. Und auf der beherrschenden Höhe über Aden stehen noch heute die Reste eines Kastells, das durch seine Bauart auf römischen Ursprung hinzuweisen scheint [10]. Aden ist demnach nicht lange vor der Zeit Domitians besetzt worden, natürlich unter Nero gleichzeitig mit dem Abschluß des Charibaelvertrages [11]. Es liegt hier offenbar dasselbe Verhältnis vor wie bei Leuke Kome, das zwar territorial zum Gebiete des Vasallenfürsten von Petra gehört, aber der Sitz einer römischen Garnison und eines römischen Zollamts ist [12].

Nicht ganz so klar liegen die Dinge bei den anderen Römerspuren, die Kornemann im Yemen findet. Es handelt sich um zwei wichtige Verkehrspunkte in dem östlich anschließenden Königreich Hadramauth, das der Autor wegen seines Weihrauchreichtums als *λιβανωτοφόρος χώρα* bezeichnet [13]. Das vom König monopolisierte edle Harz wurde für den Seetransport, der damals in ägyptischen Händen lag, in den drei Häfen Kane, Kap Syagros und Moscha bereitgestellt [14]. Am Syagros kennt der Periplus nun keine Stadt, sondern neben dem Stapel-

---

[1] St. R. III. 1. 592.

[2] Weniger glücklich ist die Deutung Sprengers (75f.) auf den rechtmäßig gekürten König des himyarischen Wahlreiches.

[3] S. Mommsen 594. Täubler, I. R. I. 44f. 125. 457.

[4] So schon Fabricius 139 gegen die Älteren, die hier eine Doppelregierung sehen wollen.

[5] 61. [6] Per. 26. [7] Paparch. III. 309. [8] R. G. V. 611. 2. [9] III. 4. p. 478.

[10] Sprenger 80. Auch die Zisternen von Aden sollen römischer Bauart sein. S. Tkač in PWRE. VI. 890f.

[11] S. Jan. I. 63.

[12] Per. 19. Richtig verstanden Sprenger 80, R. G. V. 489. 1, Paparch. III. 307 und Jan. I. 62. [13] Per. 27. 29. 31. [14] Per. 27. 30. 31.

platz und der Schiffslände nur ein φρούριον, in dem Kornemann wieder ein römisches Kastell erkennen will [1]). Hier am Ende der römischen Machtsphäre habe die Besatzung gelegen, aus der die Bedeckungsmannschaften für die Geschwader der Indienfahrer genommen worden seien [2]).

Zum Reiche Hadramauth gehörte aber damals auch die Insel Socotra vor der ostafrikanischen Küste, auf der Kornemann ebenfalls eine römische Besatzung nachweisen will [3]). Sie war von eingewanderten Indern und Arabern bewohnt, stand in Verbindung mit Muza, dem Mittelpunkt der arabischen Reederei, und wurde von denjenigen Indienfahrern angelaufen, die der Monsun zu weit nach Westen abgetrieben hatte. Kurz vor der Abfassungszeit des Periplus muß in den Verhältnissen der Insel eine Änderung eingetreten sein. Die Schrift sagt darüber: *νῦν δὲ ὑπὸ τοῦ βασιλέως ἡ νῆσος ἐκμεμίσθωται καὶ φυλάττεται* [4]). Der Vergleich mit der Fassung der Geschichte Adens [5]) macht es wahrscheinlich, daß auch diese Änderung mit dem Eindringen der Römer in Südarabien zusammenhängt. Kornemann will denn auch in dem Pächter der Insel, der sie bewachen läßt, die römische Regierung erkennen. Der römische Posten in dem nabataeischen Leuke Kome, wo ebenfalls die Nationalität der Zollbeamten und Soldaten nicht genannt ist [6]), soll auch für den Syagros und Socotra das Römertum der militärischen Kräfte beweisen.

Dies ganze Gebäude steht und fällt mit dem zuletzt vorgetragenen Argument, dessen Stichhaltigkeit ich nicht anerkennen kann. In dem alten römischen Vasallenstaat von Petra kann der Autor, namentlich wenn er für die hier stationierten Beamten die technischen Bezeichnungen verwendet, die ausdrückliche Erwähnung Roms unterlassen. An den äußersten Grenzen des römischen Machtbereichs hingegen, in Südarabien und Ostafrika, muß er den Namen Roms nennen, wenn er ihn verstanden wissen will [7]). So müssen wir zunächst ohne die römische Hypothese auszukommen suchen.

Von einem Schutzvertrag mit dem König von Hadramauth, wie ihn die Ausübung des Besatzungsrechtes in seinem Gebiet voraussetzen würde, ist im Periplus keine Spur zu finden, obwohl er dem Reiche und seinen kommerziellen Zuständen eine eingehende Beschreibung widmet. Wenn irgendwo, so hat hier das argumentum e silentio seine Berechtigung. Das Fürstentum stand außerhalb des römischen Reichsverbandes nnd konnte deshalb auch keine offizielle römische Besatzung haben.

Das φρούριον am Vorgebirge Syagros ist demnach als eine königliche Burg zu fassen, die das Weihrauchlager in der unbesiedelten Gegend sichern sollte. In Socotra hingegen hat tatsächlich das römische Eindringen in Südarabien eine Änderung der Verhältnisse herbeigeführt, die nach der Form ihrer Darstellung mit den himyarischen Dingen Hand in Hand geht [8]). Trotzdem möchte ich in dem Pächter der Insel, der

---

[1]) 62 f. mit Bezugnahme auf die Fabel aus Moscha.

[2]) S. u. Kap. II. § 3. [3]) 77. [4]) Per. 31. [5]) S. o. S. 46. [6]) Per. 19.

[7]) Er tut das auch sonst in dieser Gegend, wie die Darstellung der himyarischen Dinge zeigt.

[8]) S. o.

sie seit dem Eindringen der Römer bewacht hält, nicht den römischen Fiskus sehen, weil auch dies Verhältnis wieder den Freundschaftsvertrag mit dem König von Hadramauth voraussetzen würde.

Die nächste Parallele, aus der wir das richtige Verständnis für die Stellung der Insel gewinnen können, ist meines Erachtens die arabische Faktorei Rhapta an der Somaliküste. Dieser Ort ist vom Himyaritenkönig an eine Handelsgesellschaft aus Muza verpachtet, die gegen Zahlung eines Pachtzinses das Handelsmonopol besitzt [1]). Dies Verhältnis beruht auf einem *δίκαιον ἀρχαῖον*, woraus Sprenger [2]) richtig erschlossen hat, daß es älter ist als die Himyaritenherrschaft in Muza.

Diese altarabische Verpachtung eines Handelsplatzes an eine Gesellschaft von Kaufleuten ist offenbar die beste Parallele zu den Verhältnissen auf Socotra, wie auch bereits Fabricius durch die Form seiner Übersetzung angedeutet hat [3]). Und ich stehe demgemäß nicht an, eine Handelsgesellschaft für die Pächterin von Socotra zu halten. Aber die Zeit und die Umstände der Privilegierung führen auf die Vermutung, daß wir es mit einer Gesellschaft von römischen Kaufleuten aus Ägypten zu tun haben, die sich zur Zeit der römischen Okkupation des Himyaritenreichs nach dem Vorbild der arabischen Gesellschaft von Rhapta gebildet hat.

Diese Gründung ermöglichte den Römern die kommerzielle Festsetzung auf der wichtigen Insel, die einen Knotenpunkt des indischen und ostafrikanischen Handels bildete, ohne daß sie sich in Südarabien über das Maß des Notwendigen hinaus politisch festlegen mußten. Socotra wurde auf diesem Wege merkantil ein Teil des römischen Reiches, das politisch an den Grenzen der Himyariten aufhörte. Die Besatzung war der Sache nach eine römische Bundesgenossentruppe, der Form nach die Privatarmee einer im Auslande arbeitenden Gesellschaft von römischen Kaufherren. Der Rückhalt, den diese Kompagnie am Reiche besaß, bot die Gewähr dafür, daß die Insel nicht in die Hände der Aksumiten fallen würde.

Überblicken wir die arabische Politik Neros im Zusammenhang. Im Mittelpunkt steht der Freundschaftsvertrag mit dem Reiche der Himyariten, der durch die römische Besetzung von Aden seinen Charakter deutlich zum Ausdruck bringt [4]). Ergänzt wird er durch die Erpachtung der Insel Socotra seitens einer ägyptischen Handelsgesellschaft, die auch diesen zweiten Mittelpunkt des Indienhandels unter römische Kontrolle bringt. Damit war dem Reiche von Aksum, das eben damals nach Arabien überzugreifen begonnen hatte, jede Hoffnung genommen, einen Teil des indisch-ägyptischen Zwischenhandels in die Hand zu bekommen. Die Römer hatten die Stapelplätze im Südwesten Arabiens und damit den Siegespreis des drohenden Krieges zwischen Aksum und den Himyariten für sich selber mit Beschlag belegt. Die Gefahr, die der Versorgung des Reiches mit den Produkten des fernen

---

[1]) Per. 16. [2]) 255 ff., s. a. Fabricius 135. [3]) 71.
[4]) S. Tkač PWRE. VIII. 2182.

Wunderlandes aus diesen Wirren hätte erwachsen können, war im Keime erstickt.

Jetzt wird aber auch der innere Zusammenhang zwischen der arabischen und der äthiopischen Politik des Kaisers erst völlig klar. Auch in Äthiopien sollte ein Handelsgebiet dem römischen Kaufmann erschlossen werden, das in die Hände des aksumitischen Zwischenhandels zu fallen im Begriffe stand. Das hauptsächliche Ausfuhrprodukt der Länder am oberen Nil, nach denen sich Neros äthiopischer Feldzug richten sollte, ist das afrikanische Elfenbein. Für dies Produkt hat nun aber nach Ausweis des Periplus in den dreißig Jahren von Nero bis auf Domitians Spätzeit Aksum das Handelsmonopol gewonnen. Sogar aus den Ländern jenseits des Nils ging das Elfenbein über Adulis in das römische Reich [1]).

Diese Entwicklung hat die Regierung Neros ebensogut vorausgesehen wie das drohende Eindringen der Aksumiten in den südarabischen Transithandel. Sie nach Möglichkeit einzuschränken, war der Zweck des geplanten Feldzuges nach dem oberen Nil [2]). Die alte Elfenbeinstraße auf dem Strome, die durch den Niedergang des Reichs von Meroë außer Gebrauch gekommen war [3]), sollte wieder in Betrieb genommen werden. Der römische Kaufmann sollte selbst den Weg zur Produktionsstelle einschlagen, den der schwach gewordene äthiopische Nachbar nicht mehr vermitteln, aber auch nicht mehr stören konnte. Die Freundschaft mit dem restaurierten Reich von Meroë sollte dem römischen Elfenbeinhandel ebenso die Selbständigkeit bringen, wie das südarabische Werk den römischen Indienhandel von aller Vormundschaft befreit hat. In diesen großen handelspolitischen Konzeptionen war Nero der würdige Erbe der großen Gründer des Ptolemäerreiches [4]).

3. Die Aufnahme des direkten Seeverkehrs mit Indien.

Alle unsere bisherigen Aufstellungen erhalten ihre letzte Rechtfertigung erst durch die von Kornemann [5]) aufgehellte Geschichte des römischen Seehandels mit Indien. Ihm ist der Nachweis gelungen, daß die Aufnahme des direkten Seeverkehrs nach Indien und die Ausschaltung des arabischen Zwischenhandels ebenfalls in Neros Tagen eingetreten ist. Dadurch wird die südarabische Expansionspolitik in einen großen Zusammenhang gestellt, der ihrer Zuweisung an Nero einen sehr hohen Grad von Wahrscheinlichkeit gibt.

Unsere Quelle für die Geschichte des Seeverkehrs zwischen dem Westen und Indien ist Plinius [6]), der hier etwas Neues zu berichten hat und deshalb in einem längeren Exkurs darauf eingeht. Nach literarischen Quellen gibt er drei ältere Indienfahrerlinien, zu denen in seiner Zeit eine vierte, kürzeste Verbindung hinzugetreten ist. Er beginnt mit Nearchs Küstenfahrt vom Indus zum Euphrat, schließt daran die Entdeckung des Monsuns durch Hippalos, wodurch die Fahrt über

[1]) Per. 4. S. Dillmann 193.

[2]) Plinius VI. 185 zitiert aus dem Bericht Angaben über das Vorkommen von Elefanten und Nashörnern.

[3]) S. Dillmann 204. [4]) S. Jan. I. 72. [5]) 56 ff. [6]) VI. 96—106.

das offene Meer vom Vorgebirge Syagros nach Patale am untersten Indus ermöglicht worden sei, und erwähnt dann noch die später aufgekommene Linie vom Syagros nach dem südlicheren Hafen Sigeros. Diese drei alten Wege hat er nach Kornemanns wahrscheinlicher Vermutung [1]) dem für den Kaiserenkel C. Caesar um die Wende unserer Zeitrechnung geschriebenen Orientbuche Jubas entnommen, das er am Anfang zitiert [2]). Dadurch ist die Entdeckung der beiden Monsunlinien in das Ende des Ptolemäerreiches und in die augusteische Zeit gesetzt.

Die letzte Linie, die erst seit wenigen Jahren befahren wird, führt in 40 Tagen von der Mündung des Roten Meeres nach Muziris (Mangalore) in der Mitte der Westküste des südlichen Indiens [3]). Sie ist in der Literatur noch nirgends erwähnt [4]) und wird von Plinius nach dem Kursbuch ihres Entdeckers, eines ägyptischen Kaufmanns, beschrieben, das damals im praktischen Gebrauch war [5]).

Diese namenlose Quelle des Plinius haben die meisten Neueren nach dem Vorgang von Schwanbeck [6]) in dem erhaltenen Periplus Maris Erythraei wiedererkennen wollen, der ja tatsächlich eine Beschreibung des Seeweges nach Indien durch einen ägyptischen Kaufmann ist. Aber der Einzelvergleich des Inhalts, den C. Müller [7]) begonnen und Kornemann [8]) fortgeführt hat, macht es vollkommen klar, daß trotz starker Berührungen ein solches Verhältnis der beiden Quellen nicht angenommen werden kann. Wir haben vielmehr ein griechisch geschriebenes Kursbuch aus neronischer Zeit als gemeinsame Vorlage anzusetzen, das bei Plinius in knappem Auszug vorliegt, während im Periplus die alte Routenbeschreibung zu einer Schilderung der ganzen Küsten des Indischen Ozeans erweitert ist.

Von größerer Wichtigkeit sind aber für uns die Angaben des Plinius über die Entdeckung des neuen Weges und seine Bedeutung. Die neue Linie ist erst in des Autors Tagen, also unter der neronischen Regierung, eröffnet worden [9]). Die von ihr berührten Teile Indiens sind erst durch ihre Erkundung den Westvölkern bekannt geworden [10]). Aber damals scheint überhaupt erst der direkte Seeverkehr zwischen Ägypten und Indien aufgenommen worden zu sein. Erst die neue kürzere Verbindung machte die Fahrt nach dem fernen Wunderlande lohnend [11]). Denn man konnte jetzt die Reise alljährlich unternehmen, weil man im Laufe eines Jahres wieder zurück sein konnte [12]). Aber die Piratengefahr vor der indischen Westküste war noch sehr groß [13]). So mußten die Schiffe in größeren Verbänden segeln und militärische Bedeckung an Bord nehmen [14]). Kornemann [15]) hat aus diesen Zuständen richtig

---

[1]) 57.
[2]) VI. 96. 141 (hier die Notiz über die Bestimmung von Jubas Buch).
[3]) 101—106. [4]) 101. 105. [5]) 96. 101. [6]) Rh. Mus. VII. 338 ff.
[7]) GGM. I. XCVIII ff. [8]) 58 f. [9]) 96: his annis.
[10]) 105: apud neminem priorum inveni.
[11]) 101: donec mercator invenit compendia lucroque India admota est.
[12]) 101. 106. [13]) 104.
[14]) 101: sagittariorum cohortibus impositis; etenim piratae maxime infestabant.
[15]) 58.

erschlossen, daß wir es mit einem Jugendstadium des römischen Indienhandels zu tun haben. Und so sagt uns denn auch Plinius ausdrücklich, daß der Seeweg nach Indien jetzt erst genauer bekannt geworden sei [1]). Aber der Umsatz hat bereits die stattliche Höhe von 100 Millionen Sesterzen erreicht [2]). Wir haben es also mit einem großen und blühenden, aber noch sehr jungen Handel zu tun, der mit staatlicher Unterstützung die ersten Schritte auf einer zukunftsreichen Bahn tut.

Daß weder die ptolemäischen Seefahrer, noch die römischen der augusteischen Zeit einen regelmäßigen Verkehr mit Indien aufrechterhalten haben, haben Beloch [3]) und Kornemann [4]) aus drei Strabostellen erkannt. Neben dem südarabischen Feldzug des Aelius Gallus nennt Strabo die Reisen ägyptischer Kaufleute als Hauptquelle neuer Nachrichten über den Südosten. Ihren Weg bezeichnet er hier wie an den beiden anderen Stellen mit der festen Formel *διὰ τοῦ Νείλου καὶ τοῦ Ἀραβίου κόλπου μέχρι τῆς Ἰνδικῆς* [5]). Diese Formel muß in allen drei Fällen dasselbe bedeuten. Daß am Ende nicht *γῆς*, wie Wilcken meint [6]), sondern *θαλλάσσης* zu ergänzen ist, hat Kornemann richtig gesehen.

An der zweiten Stelle befaßt sich Strabo eingehend mit dem ägyptischen Südosthandel. Früher (d. h. in ptolemäischer Zeit) haben es keine zwanzig Schiffe im Jahr unternommen, den *Ἀράβιος κόλπος* zu überqueren und die Meerenge zu durchfahren. Jetzt (d. h. nach der Expedition des Älius Gallus) fahren ganze Geschwader *μέχρι τῆς Ἰνδικῆς καὶ τῶν ἄκρων τῶν Αἰθιοπικῶν ἐξ ὧν ὁ πολυτιμότατος κομίζεται φόρτος εἰς Αἴγυπτον* [7]). Wilcken glaubt, daß die Form des Relativsatzes die Deutung auf das indische Land erfordere [8]). Aber die geographische Wahrscheinlichkeit und der Parallelismus mit den anderen Stellen fordert auch hier ein Reiseziel, das der Straße von Bab-el-Mandeb und dem Kap Guardafui, dem äthiopischen Vorgebirge Strabos, möglichst nahe liegt. Der reiche indische Import kann auch sehr wohl aus dem indischen Meere, d. h. von der Südküste Arabiens kommen, die ja aus diesem Grunde für die Vorstellung der Spätantike völlig in dem Begriff Indien aufgegangen ist. So ist auch hier meines Erachtens die Deutung auf das indische Meer nicht nur möglich, sondern wegen der gleichzeitigen Erwähnung des äthiopischen Vorgebirges sogar vorzuziehen.

Wir gehen zu der dritten Stelle über. Die Ostküste Indiens ist ein unbekanntes Land. Denn von den ägyptischen Kaufleuten, die jetzt *τῷ Νείλῳ καὶ τῷ Ἀραβίῳ κόλπῳ μέχρι τῆς Ἰνδικῆς* fahren, sind nur wenige bis zum Ganges vorgedrungen. Und ihre Reisen haben keinen Ertrag für die Wissenschaft ergeben [9]). Die Formel muß auch hier wieder auf die Fahrt nach der arabischen Küste des Indischen Ozeans

---

[1]) 101: nunc primum certa notitia patescente.

[2]) 101: digna res nullo anno minus |HS| |DL| imperii nostri exhauriente India et merces remittente quae apud nos centiplicato veneant. Der römische Handel zahlt also nicht in Waren, sondern in Geld und wird dadurch passiv.

[3]) Gr. Gesch. III. 1. 293. [4]) 10 f. [5]) II. 118.

[6]) Grundz. 265. Schmollers Jb. XLV. 409. 2, wo er ausdrücklich gegen Kornemann polemisiert.

[7]) XVII. 798. [8]) Jb. 409. 2. [9]) XV. 686.

gedeutet werden, da der Zusammenhang diese Deutung nicht ausschließt. Es ist Wilcken zuzugeben, daß Strabo nicht sagt, nur wenige ägyptische Kaufleute seien nach Indien gelangt. Aber die Zuspitzung auf die Ostküste, die er so stark betont, erklärt sich offenbar aus dem Zusammenhang. Die alten Berichte über diese Küste sind fabelhaft. Und der neue Verkehr nach dem Indischen Meere ist noch ohne wissenschaftlichen Ertrag geblieben, wie später unter Claudius das verschlagene Schiff eines Zollbeamten neue Nachrichten von Ceylon gebracht hat. Einzelne Seefahrer sind natürlich zu allen Zeiten selbst an die Ostküste Indiens gekommen. Aber in augusteischer Zeit waren die arabische Südküste und das äthiopische Vorgebirge die äußersten Grenzen der regelmäßigen ägyptischen Seefahrt.

Zu demselben Ergebnis führen auch die Angaben des Periplus über die frühere Weltstellung Adens [1]). Die Stadt war danach der Treffpunkt der ägyptischen und indischen Händler. „Jetzt aber hat sie nicht lange vor unserer Zeit der Kaiser unterworfen.“ Die Blüte der Stadt, die auf ihrer Bedeutung als Endpunkt der regulären ägyptischen Schiffahrt beruht, war also in Domitians Tagen keine halb verschollene Sage oder gelehrte Erinnerung, wie die vor einem Jahrhundert untergegangene Großmacht der Sabaeer oder das ebenfalls im himyarischen Reich aufgegangene Fürstentum der Gebaniten um Muza [2]). Sie ist vielmehr ein wohlbekannter Zustand aus einer gar nicht sehr fernen Vergangenheit, der auch unserem durchaus praktisch gerichteten Autor noch bemerkenswert erscheint. Das umwälzende Ereignis, von dem die Peripetie in den Geschicken der Stadt ausgeht, ist das Eindringen der römischen Macht in Südarabien. Mit der römischen Besetzung ist der Rückgang Adens von unserer Quelle in einen ursächlichen Zusammenhang gebracht. Die Aufnahme des direkten Seeverkehrs zwischen Ägypten und Indien, die dadurch gegebene Ausschaltung des arabischen Zwischenhandels und die römische Besetzung der Ausgänge des Roten Meeres sind also Glieder einer einheitlichen Handelspolitik, die unter einer und derselben Kaiserregierung nach großem Plane durchgeführt worden ist. Die Angaben über den Freundschaftsvertrag des Himyaritenkönigs Charibael [3]) geben uns im Zusammenhang mit den plinianischen Notizen über den Seeverkehr mit Indien den Beweis, daß die Regierung Neros hier der Geschichte neue Wege gewiesen hat.

Zu ganz anderen Ergebnissen ist auf Grund der Funde römischer Münzen in Indien der englische Numismatiker Sewell [4]) gelangt. Nach der Häufigkeit des Gepräges der einzelnen Kaiser scheidet er fünf Perioden, in denen er ein entsprechendes Schwanken der Intensität des römischen Indienhandels annimmt. Aus republikanischer Zeit stammen nur ganz wenige von den in Indien gefundenen römischen Münzen. Weitaus die größte Zahl trägt Bild und Namen der julisch-claudischen Kaiser von Augustus bis auf Nero. Sehr wesentlich seltener sind die

---

[1]) Per. 26. [2]) S. Sprenger 256, 282 ff.

[3]) Über seine Datierung s. o. S. 45.

[4]) JRAS. 1904. 591 ff.

Münzen aus der Zeit von Vespasian bis auf Caracalla [1]. Nach diesem Kaiser hören die Funde völlig auf, um erst unter Constantius II. in der Mitte des 4. Jahrhunderts wieder einzusetzen. Von hier zieht sich dann ein dünner Faden bis zu Justinians Vorgänger am Anfang des 6. Jahrhunderts.

Dementsprechend setzt Sewell die Blüte des römischen Indienhandels in die Zeit der julisch-claudischen Dynastie, läßt mit Neros Tode einen scharfen Rückschlag eintreten, in der Periode des Verfalls der römischen Macht nach Caracallas Tode den Faden des römisch-indischen Verkehrs völlig abreißen, endlich nach der diocletianisch-constantinischen Reform den Handel wieder aufleben.

Offenbar sind diese Aufstellungen von Caracalla an völlig in Ordnung. Aber Sewell [2] verhehlt sich selber nicht, daß seine numismatisch begründete Annahme eines Rückgangs des römischen Indienhandels nach dem Sturze Neros mit den Ergebnissen der historischen und geographischen Forschung im Widerspruch steht. Denn gerade die Zeit von Plinius bis auf Ptolemaios ist eine Zeit starken Anwachsens der Kenntnisse über Indiens Küsten, Länder und Völker, wie das nur aus der Tätigkeit eines immer intensiver werdenden Handels mit Indien erklärt werden kann. Und seit wir den Periplus durch den direkten indisch-chinesischen Überlandverkehr und die Erwähnung des Malichas von Petra mit Sicherheit in die Zeit Domitians datieren können [3], ist auch die Vermutung über die wachsende Intensität des römischen Indienhandels in nachneronischer Zeit zur Gewißheit geworden. Ein kurzer Vergleich zwischen der Beschreibung des Plinius und den Angaben des Periplus wird das klarmachen.

Bei Plinius haben wir die ersten Schritte der römischen Schiffahrt über den offenen Ozean beobachtet [4]. Ein kühner Kaufmann hat unter Neros Regierung als Erster die große Fahrt gemacht und dadurch erwiesen, daß man auf dem direkten Wege vom Ausgang des Roten Meeres nach der indischen Westküfte Hin- und Herreise in einem Jahre erledigen kann. Seitdem suchen jährlich zahlreiche Schiffe das ferne Land auf, zum Schutze gegen die indischen Küstenpiraten in großen Geschwadern segelnd und mit militärischer Bedeckung versehen. Im Spätsommer fahren sie nach Muziris und Nelkynda an der indischen Südwestküste und kaufen hier für teures Geld die indischen Luxuswaren, die ihnen im römischen Reiche unendlichen Gewinn einbringen.

In der Zeit Domitians, von der uns der Periplus meldet, ist dies Kindheitsstadium völlig überwunden. Von staatlicher Bevormundung und militärischer Bedeckung ist ebenso wenig mehr die Rede wie von Piratengefahr oder Zusammensegeln in größeren Verbänden. Der römische Seefahrer und Kaufmann hat seine volle Freiheit gewonnen und fühlt sich offenbar auf dem Indischen Ozean nicht weniger heimisch als auf dem Mittelländischen Meere. Ja noch mehr, der römischs Seehandel hat

---

[1] Es sind unter den Tausenden von Römermünzen, die Sewell notiert, nur einige dreißig dieser Serie (599).

[2] 599 ff. [3] S. o. S. 44. [4] S. o. S. 50 ff.

offenbar, gestützt auf die politische Beherrschung der Länder am Ausgang des Roten Meeres, die Suprematie an allen Gestaden des Indischen Meeres gewonnen[1]. Das ist nicht so zu verstehen, als ob die alte arabische und indische Schiffahrt nun völlig daniedergelegen habe. Der Periplus sagt uns ja selber, daß die alte arabische Stadt Muza noch voller einheimischer Reeder und Schiffer steckt, die den Handel mit Ostafrika und Indien auf eigne Rechnung betreiben[2]. Und auch die indischen Seefahrer werden sich nicht ganz auf den Küstenhandel beschränkt haben, der ihnen vielenorts durch Landesgesetz vorbehalten war[3]. Vielmehr zeigt die indisch-arabische Mischbevölkerung von Socotra[4] und die indische Kolonie in Alexandreia[5], daß Indien auch nach Nero tätigen Anteil an dem Seeverkehr über den Ozean genommen hat[6].

Aber neben und wohl über den alten Kauffahrteiflotten war die neue ägyptisch-römische aufgetreten und vermittelte einen sehr großen Teil des umfangreichen Warenaustausches zwischen den kulturhohen und produktenreichen Gestaden des Erythräischen Meeres[7]. Ägyptisch-römische Schiffe brachten nicht wie früher nur Gold[8], sondern die Erzeugnisse der ägyptischen und syrischen Textilindustrie, die edlen Weine Italiens, Syriens und Arabiens und die seltenen Metalle des Mittelmeergebiets nach Indien und nahmen als Rückfracht neben den Gewürzen, Wohlgerüchen, edlen Steinen und feinen Holzarten Indiens besonders gern Baumwollstoffe und chinesische Seide mit[9]. Daneben belieferte der ägyptische Handel aber auch Ostafrika[10] und Arabien[11] mit den Produkten Indiens und des römischen Reiches und tauschte dafür die wertvollen Sondergüter dieser Länder ein.

Der gewaltige Aufschwung des römischen Indienhandels nach Neros bahnbrechenden Unternehmungen, den wir schon allein aus der wachsenden Landeskenntnis von Plinius über den Periplus zu Ptolemaios erschließen müßten, wird dadurch zur Evidenz gebracht. Der Feldzug des Älius Gallus hat unter Augustus die Berührung römischer und indischer Kaufleute im Yemen eingeleitet[12]. Nero hat den direkten Verkehr mit Indien eröffnet und damit den römischen Handel auf eine Bahn geführt, die ihn zu unerhörter Blüte gebracht hat. Die Unzulässigkeit der Schlüsse, die der Numismatiker aus seinem Material zu ziehen sich gezwungen glaubte, ist dadurch dargetan. Uns erwächst nun aber die Aufgabe, zu prüfen, ob seine Beobachtungen über die unverhältnismäßig große Zahl der julisch-claudischen Münzen in Indien sich anderweitig erklären lassen.

---

[1] S. Sprenger 302, R. G. V. 612. [2] Per. 16. 21.
[3] Nur einzelne Häfen stehen dem römischen Handel offen. S. Per. 52.
[4] Per. 30. [5] Diod. III 43. Str. XVI. 777. S. dazu Lassen III. 73.
[6] Diese These hat Lassen II. 585f. 592f. überspitzt, wenn er jede arabische Schiffahrt nach Indien ablehnt. S. Jan. I. 69. 2.
[7] Siehe hierzu die wertvollen Zusammenstellungen von Nissen (Bonner Jbb. 95. 1ff) und Lassen III. 9ff. [8] S. o. S. 51.
[9] Siehe insbes. Per. 49, wo die Liste der Aus- und Einfuhrgüter von Barygaza steht. [10] Per. 6. 16. [11] Per. 32 über Moscha. [12] S. o. S. 52.

Sewell hat bereits selbst einen ersten Versuch zu einer anderen Erklärung unternommen, indem er auf eine örtliche Verschiebung hingewiesen hat, die mit der zeitlichen parallel geht. Die Hauptfunde an Juliermünzen stammen aus dem Edelsteinlande des Südens um Madura, während die nachneronischen Münzen meist aus den nördlicher gelegenen Baumwolldistrikten kommen [1]. Er hat daraus richtig eine Verschiebung des Handels aus dem Lande der Luxusprodukte nach den Baumwollgebieten erschlossen, die sich nach Neros Sturz vollzogen habe. Zu demselben Ergebnis führt der Vergleich zwischen Plinius und dem Periplus. Während bei dem älteren Autor Muziris und Nelkynda mit ihrem großen Angebot an Luxuswaren im Vordergrunde des römischen Interesses stehen, hat sich in domitianischer Zeit der Schwerpunkt des römischen Handels nach Barygaza, dem großen Ausfallstor der Baumwollproduktion des mittleren Indiens und von Hindustan, verschoben [2]. Gegenüber der Luxuseinfuhr aus Indien, mit der der Verkehr in Neros Tagen begonnen hatte, hat sich also die Einfuhr von Nutzwaren, die einen relativ geringeren Geldwert darstellen, beherrschend in den Vordergrund gedrängt.

Die Tatsachen hat Sewell auch hier richtig gesehen, aber seine Erklärung bleibt auch hier zu sehr an der Oberfläche der Erscheinungen. Die Rückkehr der römischen Aristokratie zu einfacheren Sitten unter der neuen flavischen Dynastie ist von den späteren Historikern ebenso stark übertrieben worden wie der Luxus der letzten Claudier [3]. Sie reicht nicht aus, um eine so durchgreifende Verschiebung des Handels zu erklären, wie es Sewell annimmt. Wir brauchen aber auch keine soziale Begründung für den Umschwung, da die inneren Entwicklungsgesetze jedes derartigen Handelsverkehrs zu seiner Erklärung völlig genügen.

Eine Luxuseinfuhr, die mit Gold bezahlt wird, kann niemals auf die Dauer aufrecht erhalten werden. Wo wir sie in der Geschichte finden, da haben wir es mit dem Kindheitsstadium eines Handels über weite Strecken hin zu tun, der zu seiner Entstehung des Anreizes großer Gewinnaussichten bedarf. Bei wachsender Intensität wird er auch die weniger kostbaren Massengüter erfassen und sein Schwergewicht mehr und mehr in den Austausch der Gebrauchswaren verlegen, die zwischen weit entfernten Ländern naturgemäß sich leicht ergänzen [4]. Dieser Erstarkungs- und Gesundungsprozeß hat sich bei dem römischen Indienhandel in dem Menschenalter zwischen Neros Blüte und Domitians Ausgang vollzogen.

Der einsetzende Güteraustausch und der Übergang zum Handel mit Massenartikeln mußte zwar notwendig einen scharfen Rückgang des römischen Geldzuflusses nach Indien herbeizuführen. Aber er reicht doch nicht aus, um das arge Mißverhältnis der Tausende von Julier-

---

[1]) 600. [2]) Auch sonst erscheint Barygaza in dieser Schrift häufig als der repräsentative Hafen Indiens.

[3]) Siehe dazu Friedländer-Wissowa III. 6ff.

[4]) Eine gute Parallele ist meines Erachtens die Geschichte des europäischen Handels mit Amerika.

und Claudiermünzen zu den nur wenig mehr als hundert Stücken aus der ganzen späteren Zeit begreiflich zu machen. So müssen wir uns nach einer anderen Ursache für diese befremdliche Erscheinung umsehen.

Und eine solche läßt sich tatsächlich aufzeigen. Es sind nicht so sehr die Münzen aller Kaiser der ersten Dynastie, als vielmehr gerade diejenigen der beiden ersten Kaiser Augustus und Tiberius, die das größte Kontingent zu den in Indien gefundenen Römermünzen stellen [1]. Wir haben also eine Vorliebe der Inder für das Gepräge derjenigen römischen Herrscher zu konstatieren, deren Münzen ihnen bei der ersten Berührung bekannt geworden sind. Besonders klar wird diese Vorliebe bei dem großen Münzfund aus Kottayam, dessen Vergrabung durch eine Münze des Antoninus Pius unter die Mitte des 2. Jahrhunderts herabgerückt wird. Er besteht in seinen römischen Elementen fast nur aus Münzen der julisch-claudischen Dynastie, von denen wiederum die meisten das Bild des Augustus oder des Tiberius zeigen [2]. Fast noch stärker ist das Überwiegen der Augustus- und Tiberiusmünzen in dem Silberfund von Vellalur, der nicht vor Neros Zeit unter die Erde gekommen ist [3]. Nicht anders ist das Verhältnis bei dem Goldhort von Pudukota, dessen jüngste Elemente aus der Regierungszeit Vespasians stammen [4]. Dazu kommt noch eine Reihe von Funden aus dem südlichen und mittleren Indien, in denen sich nur Münzen der beiden ersten Kaiser ergeben haben [5].

Was die ausgegrabenen Römermünzen für den Süden und Westen Indiens erkennen lassen, folgt für den Norden aus einer allbekannten Grundtatsache der indischen Münzgeschichte. Der erste Tocharenkönig Kadphises I. hat nach der Eroberung des griechisch-indischen Reiches des Hermaios seinem Volke eine Goldwährung gegeben. Und zwar hat er sich dabei nicht an das Münzgewicht des eroberten Landes gehalten, sondern hat seine neuen Goldmünzen nach dem Gewicht der römischen Kaisermünzen geschlagen. Sie tragen auch das Bild des Augustus mit dem Namen des indoskythischen Königs, der sie hat herstellen lassen. Es handelt sich also um eine bewußte Nachprägung der Augustusmünze, die offenbar auch in Nordindien das gangbare Goldstück war, und deren Nachahmung eine neue Währung am besten empfahl [6].

Ihre wahre Bedeutung gewinnt diese Tatsache aber erst durch die Zeit des Königs. Er hat, wie wir sehen werden [7], etwa von 25 bis 50 auf dem Throne des geeinten Tocharenreiches gesessen. Die zweite Hälfte seiner Regierung, in der die eben besprochene Münzreform stattgefunden hat, ist also gleichzeitig mit der Regierung des Kaisers Claudius. Wenn er trotzdem seine neue Goldmünze nach dem Vorbild der augusteischen aurei geprägt hat, so zeigt sich darin die große Bedeutung gerade dieses Münzbildes im nordwestlichen Indien.

---

[1] Siehe die Zusammenstellung bei Sewell 622 ff.
[2] Siehe Sewell 623 ff. [3] ebd. [4] ebd.
[5] Insbes. die beiden Funde von Pollachi ebd.
[6] S. Wecker in PWRE. IX. 1376. Art. Indoskythia. Er sagt mit Recht, daß die Übereinstimmung nicht auf Zufall beruhen kann.
[7] S. u. Kap. III. § 2.

Auch der Periplus deutet an einer Stelle auf diese hohe Wertung der römischen Kaisermünzen in Indien hin. Die Einfuhr von Römergeld war noch in Domitians Tagen ein gutes Geschäft, weil es über Pari stand und beim Umwechseln in Landesmünze ein nicht unbedeutendes Agio ergab [1]). Um so merkwürdiger ist es, daß sich in Indien fast nur Münzen der ersten römischen Dynastie gefunden haben. Auch von hier aus wird also wieder unsere Vermutung gestützt, daß die Juliermünzen und unter ihnen wieder die Augustusmünzen im indischen Verkehr einen besonders guten Kurs hatten.

Das Goldstück mit dem Kopf des Augustus scheint in Indien eine ähnliche Rolle gespielt zu haben, wie in der neueren Geschichte der Maria-Theresien-Thaler in den Ländern des Islams. Die Aufschrift, die der fremde Empfänger nicht lesen kann, wird zur Nebensache. Der charakteristische Kopf, den er sich leicht merken kann, ist ihm die Gewähr für die Echtheit der Münze. Wie es in unserer Zeit der einzige Frauenkopf gewesen ist, so hat sich im Altertum die indische Gewohnheit aus leicht verständlichen Gründen an das Gepräge des ersten römischen Monarchen gehalten, dessen Münzen nach Indien gelangt sind.

Damit ist das numismatische Hindernis für unsere Gesamtauffassung des römischen Indienhandels und seiner Geschichte beseitigt. Auch auf diesem Gebiete führt eine aufsteigende Entwicklung von Augustus bis zum 2. Jahrhundert.

4. Gesamtüberblick über die neronische Südostpolitik.

Am Ende der Einzelbesprechungen müssen wir nun noch den inneren Zusammenhang der politischen Bestrebungen Neros im engeren und weiteren Vorlande Ägyptens und ihre Bedeutung für das Gesamtwerk dieser Regierung zu würdigen suchen. Wir finden alle charakteristischen Züge wieder, die wir zuerst bei der Partherpolitik beobachtet haben. Niemals wieder ist Rom in diesen Gebieten so expansiv aufgetreten. Und doch empfängt auch hier wieder die Regierung nach ihrer Gewohnheit von den Verhältnissen des Auslandes den Anstoß zu ihrer Tätigkeit. Wie aus den Überlegungen über die Abwehr des parthischen Vorstoßes nach Armenien allmählich das Programm für eine vollständige Umwälzung in den Beziehungen zu dem östlichen Nachbar erwachsen ist, so haben die Erwägungen über wirksame Mittel gegen die drohende aksumitische Festsetzung in Arabien auf die welthistorische Konzeption der Aufnahme des direkten Seeverkehrs nach Indien geführt. Die Tiefe und Fruchtbarkeit dieses politischen Denkens, das immer den Einzelfall in die großen Zusammenhänge einordnet und die Not des Augenblicks durch möglichst umfassende, bis an die Wurzel des Übels durchgreifende Maßnahmen zu beheben sucht, findet ihre Ergänzung in einem glücklichen Griff für diejenigen Mittel, die das erstrebte Ziel mit dem geringsten Kraftaufwand erreichen lassen. Dazu tritt eine große Energie des Handelns und eine zähe Beharrlichkeit, die sich durch Fehlschläge

[1]) Per. 49.

nicht von der Verfolgung des als richtig erkannten Weges abbringen läßt. Auch hier also sind die Eigenschaften des großen Praktikers mit denen des großen Intellekts, die Eigenschaften des Burrus mit denen Senecas zu einer großen einheitlichen Leistung zusammengekommen.

Das neue Reich von Aksum begann eben damals, über das Rote Meer nach Mittelarabien hinüberzugreifen. Rom konnte aber ebensowenig die Herrschaft eines Staates über die beiden Ufer der Straße von Bab-el-Mandeb dulden, wie Österreich-Ungarn zwei Jahrtausende später die Festsetzung Italiens auf dem Ostufer der Straße von Otranto zulassen durfte. Und man konnte nicht wissen, ob der römische Kaufmann in einem aksumitischen Aden ebenso günstige Geschäfte würde machen können, wie er es seit zwei Menschenaltern unter der himyarischen Herrschaft gewöhnt war.

Die römische Regierung hat die Ursache des Übels richtig nicht in den Expansionstendenzen der Aksumiten, sondern in der Unselbständigkeit des römischen Indienhandels gesucht. Der wirksamste Weg zur Abstellung dieses Mißstandes war unstreitig die Besetzung der südarabischen Durchgangshäfen. Doch war es kein leichter Entschluß, sich in diesen, von den ägyptischen und nabataeischen Grenzländern des Reiches durch das Meer und die Wüste getrennten Gegenden militärisch festzulegen. So hat die Regierung, wie ich glaube nachweisen zu können, zunächst einen anderen Weg zur Verselbständigung des Indienhandels zu gehen versucht.

Tacitus [1]) hat uns aus den Commentarien Corbulos den Bericht über die Heimkehr der hyrkanischen Gesandtschaft erhalten. Sie hatte erklärt, daß sie ohne Berührnng parthischen Gebietes in ihre Heimat gelangen könne, wenn man sie sicher an die Küste des Erythraeischen Meeres geleite. Corbulo hatte als stellvertretender Statthalter von Syrien [2]) den Auftrag erhalten, für das Geleit zu sorgen. Und auf seinen Befehl ist im Frühjahr 59 eine Abteilung römischer Soldaten mit den Gesandten nach dem Persischen Meerbusen hinabgezogen.

Der Weg von der Euphratmündung durch die Wüste von Palmyra nach Emesa, den die Gesandten wahrscheinlich in umgekehrter Richtung benützt haben, ist aber eine alte Einfallspforte des indischen und arabischen Imports nach Syrien. Die Oasenstadt Thadmor-Palmyra, die hier das Monopol des Karawanenhandels ausübte, verdankt dieser wichtigen Verkehrsstraße ihre hohe Blüte und ihren großen Reichtum. Strabo [3]) kennt auch bereits an der Euphratmündung ein Dorf, das die arabische Einfuhr aufnimmt. Denselben Ort bezeichnet der Periplus offenbar mit dem Namen *ἡ Ἀπολόγου* [4]). Durch diesen Namen und durch die Benennung *ἐμπόριον νόμιμον* ist das Dorf nach Kornemanns wahrscheinlicher Vermutung [5]) als der Sitz eines ehemals seleukidischen Hauptzollamts (*ἀπολογισμός*) aufgezeigt. Der Periplus erwähnt einen starken Verkehr von Barygaza nach diesem Hafen und dem persischen Ommana [6]). Kornemann sieht

---

1) T. a. XIV. 25. S. o. S. 18. 2) S. o. S. 14. 2. 3) XV. 729.
4) Per. 35. S. Dillmann 416. Fabricius 146. 5) 66. 6) Per. 36.

hier mit Recht die alte Eingangspforte des indischen Handels in das Seleukidenreich, die in römischer Zeit eine ähnliche Bedeutung für die Provinz Syrien gehabt habe.

Beachten wir nun noch die Zeit des oben erwähnten Vorstoßes zum Persischen Meerbusen, so ergibt sich ein klarer Zusammenhang. Im Herbst 61 hat die Nilexpedition Rom verlassen [1]. Im Sommer 60 ist die arabische Unternehmung eingeleitet worden [2]. Und im Herbst 58 hat eine römische Abteilung den Weg durch die Syrische Wüste zum Euphrat und stromabwärts zum Meere eingeschlagen. Ihr Auftrag war jedenfalls nicht auf den Schutz der Gesandten während der langen Reise an der parthischen Grenze hin beschränkt. Sie sollte, wie mir scheint, hauptsächlich den palmyrenischen Handelsweg genau erkunden und feststellen, ob sich auf dieser Straße im Falle einer aksumitischen Eroberung Südarabiens ein gesicherter Verkehr mit dem Indischen Meere würde einrichten lassen. Der unverhältnismäßig breite Raum, den das Ereignis in dem knappen Auszug des Tacitus und wohl auch in dem Originalbericht Corbulos einnimmt, bestärkt mich in der Vermutung, daß wir es hier mit einer politisch bedeutsamen Handlung zu tun haben, die nicht nur durch das hyrkanische Bündnis ihre Stellung gewonnen hat.

Ein Blick auf die Karte zeigt, daß dies Projekt nicht durchführbar war. Der lange Wüstenweg an den Kernländern des Partherreiches entlang war nicht ohne den guten Willen des Großkönigs benutzbar. Man hätte also die Abhängigkeit von Aksum mit der drückenderen von Ktesiphon vertauscht. So hat man den Plan alsbald aufgegeben. Und nur ein paar kurze Sätze des Tacitus haben uns die Erinnerung bewahrt, daß Neros Regierung auch die Euphratmündung in den Bereich ihrer Orientideen einbezogen hat.

Nun blieb nur noch der Weg der Präventivpolitik in Südarabien. Man mußte die wichtige Südwestküste des Landes in irgendeiner Form unter den Schutz des Reiches stellen, ehe die Aksumiten zum Angriff gegen die Himyariten kamen. Der Freundschaftsvertrag mit dem König Charibael, der die Abhängigkeit von dem fernen Römerreich dem drohenden Kriege mit Aksum vorzog, entwand für absehbare Zeit die wichtigen Häfen an der Straße von Bab-el-Mandeb dem Zugriff des aufstrebenden Nachbarstaates. Die militärische Besetzung von Aden sorgte dafür, daß das neue Verhältnis von vorne herein in die richtigen Bahnen kam. Und die Erpachtung der Insel Socotra durch eine römisch-ägyptische Handelsgesellschaft sicherte auch diesen wichtigen Durchgangspunkt des Indienhandels gegen etwaige Absichten der Aksumiten. Durch diese fast rein diplomatische Aktion, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach sehr schnell abgewickelt hat, war der Kampf um den beherrschenden Einfluß in Südarabien entschieden, ehe der Gegner die militärische Basis für sein Vorgehen gewonnen hatte. Dem unterlegenen Reiche von Aksum blieb, wenn es seinen einträglichen Handel mit Rom erhalten wollte, nur noch der stillschweigende Verzicht auf seine arabischen Pläne. Und der König hat ihn, wie die Behandlung der arabischen Expedition

---

[1] S. o. S. 42f. [2] S. o. S. 45.

auf der adulitanischen Inschrift zeigt, in richtiger Würdigung der Machtverhältnisse alsbald vollzogen.

Mit der Einverleibung Südarabiens in die römische Machtsphäre war der Abstand zwischen dem Reich und Indien so stark verkleinert, daß man ernsthaft dem Gedanken an die Aufnahme eines direkten Seeverkehrs nähertreten konnte. War doch das römische Aden nur noch vierzig Tagereisen von den großen Handelshäfen der indischen Westküste entfernt, also nur wenig mehr als die Entfernung von Berenike nach den Meerengen betrug. So war die Reise, seit in den Häfen Südarabiens eine wohlgesinnte Verwaltung saß und den Schiffern alle möglichen Erleichterungen bot, kein allzu großes Wagnis mehr.

Mit der Eröffnung des direkten Seeverkehrs nach Indien, die sich als eine Reaktion gegen die südarabischen Eroberungspläne der Aksumiten darstellt, war aber der neronischen Außenpolitik ein wirtschaftlicher Grundgedanke von größter Bedeutung gewonnen. Sie ist fortan in allen Teilen des Orients von dem Bestreben beherrscht, dem römischen Kaufmann einen möglichst bequemen und fremdem Einfluß entrückten Zugang zu den großen Rohstoffgebieten des Ostens zu sichern. Wir werden unten sehen, wie sich zu Anfang der sechziger Jahre aus dem hyrkanischen Bündnis im Zusammenhang mit dem Streben nach einer eigenen römischen Seidenstraße in das baktrische Vermittlungsgebiet das große pontisch-kaspische Expansionsprogramm entwickelt hat [1]. Hier interessiert uns nur die äthiopische Unternehmung Neros, die ein ähnliches wirtschaftliches Ziel verfolgt hat.

Die Erkundungsexpedition der Jahre 61/63 war offenbar zunächst eine militärische Demonstration gegen das Reich von Aksum. Man wollte dem unbequemen Nachbar zeigen, daß der Arm des römischen Kaisers nicht nur bis Aden, sondern auch nilaufwärts bis weit über Meroë hinausreichte. Und diese Drohung hat jedenfalls den Entschluß des Königs zur Nachgiebigkeit in Arabien sehr wirksam gefördert.

Wenn die römische Regierung aber nach der Erreichung dieses ersten Zieles an dem Nilfeldzuge festgehalten hat, so muß sie mit der Unternehmung noch andere Absichten verfolgt haben. Und zwar sind es auch hier wieder handelspolitische Gesichtspunkte gewesen, die ihre Haltung bestimmt haben. Es war der große wirtschaftliche Grundgedanke der neronischen Orientpolitik, das Streben nach dem unmittelbaren Zugang zu den großen Rohstoffgebieten des Ostens. Das gute Verhältnis zum Reich von Meroë und die freundschaftlichen Beziehungen zu den früher von ihm abhängigen Dynasten des Oberlandes sollten dem römischen Handel dies reiche Elfenbeingebiet eröffnen und die aksumitische Vermittlung ausschalten, die später zu einem Monopol erwachsen ist [2]. Die militärische Aktion sollte etwaigen Widerstand gegen die lose Angliederung des weiten Landes an das römische Reich im Keim ersticken. Und das künstlich restaurierte Königreich von Meroë sollte ein Gegenstück zu dem befreundeten Himyaritenreich werden. Daß die neue Politik dabei an die halb verschollene Elfenbein-

---

[1] S. u. Kap. III. [2] S. o. S. 49.

straße auf dem Nil anknüpfte, ist eine hochwillkommene Parallele zu der Anknüpfung an die ptolemaeischen Handelspläne mit Indien und die transkaspischen Verkehrsgedanken des Seleukos Nikator [1]).

Damit haben wir den Umkreis der neronischen Südostpolitik ausgeschritten. Wir haben es mit einer ideenreichen und kraftvollen Staatsleitung zu tun, deren Leistung sich der Partherpolitik würdig an die Seite stellt. Ihre Grundgedanken stammen aus der Zeit der gemeinsamen Regierung Senecas, der immer für den Südosten ein besonderes Interesse hatte [2]), und des Burrus, der die praktische Durchführung in Händen hatte, wie die Verwendung von Prätorianern bei der Vorexpedition deutlich macht.

---

[1]) S. u. Kap. III. § 3.

[2]) Er hat die Kundschafter beauftragt, nach den Quellen des Nils zu forschen. Über seine Bücher de situ et sacris Aegypti und de situ Indiae s. Teuffel-Kroll II. 225.

III. Die Nordostpolitik des Kaisers Nero.

Von den äthiopischen Plänen Neros hat zuerst Mommsen [1]) den beabsichtigten Feldzug in die kaukasischen Länder richtig geschieden. Wir besitzen eine ganze Reihe von Quellenbelegen für dieses Unternehmen. Gelegentlich der abgesagten Orientreise des Kaisers vom Jahre 64 redet Tacitus [2]) auch von anderen Plänen neben dem ägyptischen. Dio [3]) berichtet zum Jahre 66 von der aufgegebenen Absicht Neros, persönlich gegen die Äthiopen und nach den Kaspischen Toren zu ziehen. Auch Sueton [4]) erwähnt den Zug nach den Kaspischen Pforten, für den Nero eine neue Legion von riesenhaften Italikern unter dem Namen phalanx Alexandri Magni ausgehoben habe. Weiter war im Jahre 68 die XIV Gemina aus Britannien bei ihrem Marsch zum Kaukasus bereits in Illyricum angelangt [5]). Tacitus hat uns endlich noch die einzige etwas eingehendere Nachricht über die kaiserlichen Absichten im Kaukasus erhalten, wenn er von den numeri e Germania ac Britannia et Illyrico spricht, quos idem Nero electos praemissosque ad claustra Caspiarum et bellum quod in Albanos parabat . . . revovaverat [6]). Die Kaspischen Tore und das Land der Albaner waren also hiernach das Ziel des Feldzuges. Und es spricht für den überlieferten Tacitustext, daß die Kaspischen Tore, der Paß von Derbend, der enge Durchgang zwischen dem Ostfuß des Gebirges und dem Kaspischen Meere, tatsächlich im Lande der Albaner liegen.

Diese einfache und klare Interpretation wird nun aber durch eine abweichende Angabe des Plinius [7]) schwer gefährdet. Gelegentlich der Erwähnung der Kaspier südlich der Kyrosmündung korrigiert er einen Irrtum von weiter Verbreitung, dem auch die Kundschafter Corbulos zum Opfer gefallen seien. Auf ihrer Karte sei der Paß in der Mitte des Gebirges, den Alexander mit eisernen Türflügeln habe verschließen

---

[1]) R. G. V. 394. 1. [2]) T. a. XV. 36. [3]) LXIII. 8. 1.
[4]) Nero 19. [5]) T. h. I. 59. II. 66. [6]) T. h. I. 6.
[7]) VI. 40: Corrigendus est in hoc loco error multorum etiam qui in Armenia res proxime cum Corbulone gessere. namque hi Caspias appellavere portas Hiberiae quas Caucasias diximus vocari, situsque depicti et inde missi hoc nomen inscriptum habent. Et Neronis principis comminatio ad Caspias portas tendere dicebatur, cum peteret illas quae per Hiberiam in Sarmatas tendunt, vix ullo propter oppositos montes aditu ad Caspium mare. sunt autem aliae Caspiis gentibus iunctae, quod dinosci non potest nisi comitatu rerum Alexandri Magni.

lassen [1]), irrtümlich mit dem Namen der Kaspischen Tore bezeichnet. „Und auch Nero“, fährt er fort, „ließ die Kaspischen Tore als sein Ziel bezeichnen, als er jenen Paß aufsuchen wollte, der durch Iberien zu den Sarmaten geht, und der durch ein hohes Gebirge vom Kaspischen Meere getrennt ist. Es gibt aber noch einen anderen Paß an der Grenze der Kaspischen Stämme, was man nur bei der Verfolgung der Taten Alexanders des Großen erkennen kann.“

Plinius behauptet also mit dürren Worten, daß Neros Zug nicht nach dem Paß von Derbend und ins Land der Albaner, sondern durch den Paß von Dariel in das Land der Sarmaten nördlich des Kaukasus, also gegen die dort sitzenden Alanen gerichtet gewesen sei. Mommsen [2]) hat dieser dem Anschein nach klaren, auf urkundliches Material sich stützenden Angabe des Zeitgenossen Glauben geschenkt und den Tacitustext damit durch die Annahme auszugleichen gesucht, der jüngere Autor habe die beiden so nahmensähnlichen Kaukasusvölker verwechselt. Aus dem Vorstoß ans Kaspische Meer wird so eine offensive Abwehraktion gegen die sarmatische Völkerwanderung, die eben in diesen Jahren die moesischen und bosporanischen Grenzländer des Reiches schwer bedrohte [3]). Diese große Wahrscheinlichkeit eines Alanenzuges in Neros letzten Zeiten hat denn auch die Vermutung Mommsens zu allgemeiner Anerkennung gebracht [4]).

Wenn ich trotzdem nach reiflicher Überlegung zu ihrer Ablehnung komme, so bedarf das einer eingehenden Begründung. Zunächst ist die taciteische Angabe geographisch so kongruent in sich, daß wir sie nicht ohne Bedenken zugunsten der plinianischen beiseite schieben dürfen. Starke politische und wirtschaftliche Momente sprechen weiter für die Richtigkeit der taciteischen Darstellung. Endlich wird sich zeigen, daß Plinius gerade bei der Behandlung der Randländer des Kaspischen Meeres besonders schlecht gearbeitet hat. So liegen meiner Ansicht nach zwei selbständige Überlieferungen vor, von denen die taciteische den Vorzug verdient.

1. Das Ziel der Kaspischen Expedition.

Wir müssen uns zunächst Klarheit über die Lage der Kaspischen Pforten zum Lande der Albaner verschaffen. Dabei ist von der Bestimmung der Sitze der Kaspier auszugehen. Ihr Land, die Kaspiane, wird im Altertum mit drei Staaten in Zusammenhang gebracht. Um das Jahr 230 hatte der König Artabazanes von Atropatene die Länder bis zur Küste des Kaspischen Meeres unterworfen [5]). Zu seinen Eroberungen gehört auch die Landschaft Kaspiane, die nach dem Tode des großen Antiochos an das armenische Reich des Artaxias überging [6]). Diese Provinz umfaßte die Ebene am unteren Araxes, wie denn auch Plinius die Kaspier an der Küste südlich des Kyros ansetzt [7]). Zu ihr gehörte aber auch das Gebirgsland am mittleren Araxes, wo sich der

---

1) VI. 30. 2) A. a. O. 3) S. u. Kap. III. § 4.
4) S. H. Nero 226 f. Chapot, frontière 36. Täubler, Klio IX. 14 ff.
5) Pol. V. 55. 2. 8. 6) Str. XI. 528. 7) VI. 40.

Landschaftsname Kazbikh bis ins frühe Mittelalter erhalten hat [1]. Wir haben also südlich vom Kyros eine fest umschriebene Landschaft Kaspiane, die für die Bestimmung der alten Sitze des Kaspiervolkes von größter Bedeutung ist.

Doch ist es verfehlt, wenn Herrmann [2] diese enge Landschaft als das Gesamtgebiet der Kaspier fassen will. Er hat dabei zu wenig beachtet, daß sehr gewichtige Zeugnisse für ihre Ausdehnung bis an den Kaukasus sprechen. Das Meer hat seinen Namen schwerlich von einem Volke erhalten, das nur einen wenige Kilometer breiten Streifen seiner Küste berührte. Und auch der Kaukasus würde nicht den Namen des Kaspischen Gebirges führen, wenn die Kaspier durch eine mehrere hundert Kilometer breite Ebene von seinem Fuß getrennt gewesen wären [3]. Diese Vermutungen finden ihre Bestätigung in der Angabe des Theophanes von Mytilene, Kaspiane sei zur Zeit des Pompeius ein wichtiger Teil von Albanien gewesen [4]. Da die Albaner damals am Kyros ihre Südgrenze hatten [5], so folgt unmittelbar die Ausdehnung des Kaspierlandes auf das Nordufer des Stromes. Kießling hat also vollkommen recht, wenn er die ganze Kyrosebene von den kadusischen Bergen bis zum Kaukasus und vom Meere bis zur Grenze der Iberer für altes kaspisches Land erklärt [6]. Die Albaner haben offenbar den nördlichen Teil des Landes besetzt. Der Süden ist später ein Raub der Meder und Armenier geworden.

Sind die Albaner aber Herren des Nordens geworden, so ist es sehr wahrscheinlich, daß sie aus dem Kaukasus oder den nördlichen Ebenen gekommen sind. Im Gegensatz zu Strabo [7], der den Kaukasus als ihre Nordgrenze angibt, wissen denn auch Plinius [8] und Ptolemaios [9], daß der östliche Kaukasus und die Strandebene von Derbend zu Albanien gehören. Gerade hier kennt Plinius den Fluß Albanos, Ptolemaios die Landeshauptstadt Albana. Daraus hat bereits H. Kiepert [10] den richtigen Schluß auf die Herkunft der Albaner aus diesen Gegenden gezogen.

Wir können die Zeit der albanischen Einwanderung auch noch einigermaßen bestimmen. Als der seleukidische Admiral Patrokles zwischen 285 und 282 die Küsten des Kaspischen Meeres erforschte [11], fand er an der Westküste nur zwei Völker, die Albaner und die Kadusier [12]. An anderer Stelle erwähnt er aber noch die Kaspier [13], die also jedenfalls kein eigenes Gebiet an der Küste mehr bewohnen. Kießling will sie deshalb in die Täler des Kaukasus setzen [14], Herrmann in die Berge am mittleren Araxes [15]. Beide haben meines Erachtens unrecht. Vielmehr hatten die Kaspier damals bereits aufgehört einen eigenen Staat zu bilden, und lebten schon damals unter albanischer und vielleicht kadusischer Herrschaft. Ihr Name blieb aber noch jahr-

---

[1] Faust. Byz. IV. 80. p. 159. [2] PWRE. X. 2274. Art. Kaspioi.
[3] S. Herrmann 2272. [4] Str. XI. 502. [5] Str. XI. 501.
[6] PWRE. IX. 484. [7] XI. 501. [8] VI. 31. [9] V. 12.
[10] Lehrb. d. a. Geogr. 85. [11] S. Neumann, Hermes XIX. 165 ff.
[12] Str. XI. 507. [13] Str. XI. 514. [14] A. a. O. [15] 2274.

hundertelang an der Landschaft haften, in der sie den Griechen zuerst bekannt geworden waren.

Das Jahr 285 ist somit der terminus ante quem für die Ausdehnung der Albaner in die Ebene südlich des Kaukasus. Den terminus post quem gibt uns Plinius an der oben zitierten Stelle [1]). Er verdankt einem ungenannten Alexanderhistoriker die Nachricht, daß die eigentlichen Kaspischen Tore nicht mit dem iberischen Paß von Dariel identisch sind, sondern weiter östlich an der Grenze der Kaspier liegen [2]). In Alexanders Tagen haben also die Kaspier noch bis zum Kaukasus gesessen. Zwischen 323 und 285, d. h. um die Wende des 4. Jahrhunderts, sind die Albaner in ihre historischen Sitze gelangt.

Nachdem wir so das Verhältnis zwischen den Kaspiern und den Albanern geklärt haben, können wir die gegenseitige Stellung der Kaspischen Tore und der Albaner festlegen. Seien sie nun mit dem Paß von Derbend an der Küste identisch oder mit dem Paß von Salawat, der aus einem Nebental des Kyros in die Ebene von Derbend hinüberführt, — auf jeden Fall liegt der Übergang, der zu Recht den Kaspiernamen führt, mitten im Lande der Albaner. Ja, er ist sogar dessen militärischer Mittelpunkt, da durch ihn, und fast nur durch ihn die Verbindung zwischen den beiden Landesteilen über das Hochgebirge hergestellt wird. So hat es seinen sehr guten militärgeographischen Sinn, wenn Tacitus von einem Feldzug nach den Kaspischen Toren und gegen die Albaner redet.

Weiter sprechen gewichtige Gründe politischer Natur und wirtschaftlicher Art für die taciteische Version. Henderson [3]) weist richtig darauf hin, daß eine Alanenexpedition sich recht gut in den Rahmen der von Nero befolgten Schwarzmeerpolitik einfügen würde. Und Täubler [4]) glaubt in der Verriegelung der Kaukasusübergänge die notwendige Ergänzung für den Verschluß der Donaugrenze erkennen zu müssen. Aber eben die Sperrung der Pässe war nur dann möglich, wenn die Albaner in ihren Sitzen beiderseits des Gebirges fest im Gehorsam gehalten wurden. Sie hatten nun zwar zur Zeit des Pompeius und des Antonius die römische Oberhoheit anerkannt [5]). Auch hatten sie bei den Unternehmungen des iberischen Mithridates gegen Armenien willig Heeresfolge geleistet [6]). Aber bei dem Zusammenbruch der römischen Machtstellung in Armenien zu Anfang der 50er Jahre hatten mit den Iberern auch die Albaner die Fühlung mit dem Reiche verloren und waren nicht mit ihnen zusammen zum Gehorsam zurückgekehrt. Als Corbulo im Sommer 57 sämtliche Klientelstaaten des Nordostens zu einem konzentrischen Angriff gegen Armenien aufbot, leisteten die Albaner dem Rufe keine Folge [7]). Und im Sommer 58 zieht der römische Feldherr nach der Flucht des Tiridates die Möglichkeit in Betracht, er könne bei den Albanern ein Unterkommen gefunden haben [8]). Im Vertrauen auf die weite Entfernung von den

---

[1]) VI. 40. [2]) Caspiis gentibus iunctae. [3]) Nero 226 f. [4]) Klio IX. 14 ff.
[5]) Plut. Pomp. 34 ff. Ant. 34. Dio XXXVI. 54. XXXVII. 4.
[6]) T. a. VI. 32 f. XI. 9. [7]) S. o. S. 10. [8]) S. o. S. 11.

römischen Kernländern in Asien und im Vertrauen auf den Beistand der verwandten Nordvölker haben sich also die Albaner der Abhängigkeit dauernd zu entziehen gesucht. Ihre Unterwerfung war damit eine Notwendigkeit für das römische Prestige im Orient geworden. Und gerade wenn die römische Regierung im Sinne von Mommsen und Täubler den Alanen den Übergang über den Kaukasus wirksam sperren wollte, mußte sie meines Erachtens mit der Eroberung Albaniens den Anfang machen.

Weiter muß dem Lande zwischen dem Pontos und dem Kaspischen Meere gerade im Rahmen der von Nero inaugurierten armenischen Politik eine besondere Bedeutung zugesprochen werden. Wenn man Armenien der Herrschaft eines Arsakiden überließ, so mußte man dafür sorgen, daß alle Nachbarländer, soweit sie nicht dem parthischen Machtsystem angehörten, in römische Hand kamen. Vollends ein Stamm von der kriegerischen Tüchtigkeit und den alten Reisläufergewohnheiten der Albaner durfte an der entferntesten Grenze Armeniens seine Selbständigkeit nicht behalten. Nur wenn der Ring der Klientelstaaten vom mittleren Euphrat bei Samosata bis zur Mündung des Kyros geschlossen war, war der römische Einfluß in Armenien hinreichend gesichert. Und auch für die neue parthische Freundschaft war ein möglichst starker Ausbau der militärischen Stellung Roms nur günstig.

Neben der parthischen Freundschaft hatte aber die neronische Orientpolitik noch einen zweiten Pfeil im Köcher, das hyrkanische Bündnis. Das neue Fürstentum am Südostufer des Kaspischen Meeres, dessen Mitwirkung sich im Partherkrieg so angenehm bemerkbar gemacht hatte [1]), bildete einen wichtigen Faktor in den Zukunftsberechnungen der römischen Regierung. Sein arsakidischer Beherrscher war eine wertvolle Figur bei allen künftigen Verwicklungen mit den Parthern. Auch mit Hyrkanien ließ sich die wünschenswerte dauernde Verbindung nur von der kaspischen Küste Albaniens her aufnehmen. So drängte auch der erstrebte Ausbau des hyrkanischen Bündnisses auf den Erwerb der albanischen Kyrosebene hin.

Nicht weniger als vier verschiedene politische Motive sprechen also für den von Tacitus behaupteten Vorstoß nach dem Kaspischen Meere. Das römische Prestige im Orient bedurfte einer Strafexpedition gegen die im Abfall hartnäckigen Albaner. Die Sperrung der Kaukasuspässe für die Sarmaten war nur dann wirksam, wenn das halbnomadische Volk beiderseits des östlichen Kaukasus in fester Abhängigkeit gehalten wurde. Die militärische Einkreisung Armeniens, das notwendige Korrelat seiner freieren politischen Stellung, wurde erst durch die Einbeziehung Albaniens in das römische Machtbereich vollständig. Und das hyrkanische Bündnis konnte nur dann zu einem politischen Hilfsmittel von dauerndem Wert entwickelt werden, wenn es gelang, durch den Erwerb der albanischen Küste eine Art von Nachbarverhältnis zu dem neuen Verbündeten zu schaffen.

---

[1]) S. o. S. 35 f.

Zu diesen schwerwiegenden politischen Momenten treten aber noch wirtschaftliche hinzu, die ja bekanntlich in den Gedankengängen der neronischen Regierung einen breiten Raum einnehmen. Im Auftrage des Seleukos Nikator und seines Sohnes und Mitregenten Antiochos hatte Patrokles in den 80er Jahren des 3. Jahrhunderts die Küsten des Kaspischen Meeres erforscht [1]). Dabei hatte er die Existenz eines schiffbaren Wasserweges von Baktrien durch den Oxos in das Kaspische Meer erkundet, auf dem ein Teil des indischen und chinesischen Imports den Westen erreichte [2]). Die Leute des Pompeius hatten bei seinem Aufenthalt in Albanien die Richtigkeit dieser Angaben bestätigt gefunden [3]). So führte hier nach dem großen Mittelpunkt des innerasiatischen Überlandhandels in Baktrien ein Weg, der sich der parthischen Kontrolle entzog und den römischen Kaufmann von der parthischen Vermittlung unabhängig machte. Das Streben nach der Beherrschung dieses Weges liegt völlig in der Linie der neronischen Südostpolitik in Arabien und Äthiopien [4]). Wie aber dort die militärische Niederlassung in Südarabien und im Reiche von Meroë unerläßlich war, so mußte hier das Durchgangsland Albanien römisch werden. So wird von den verschiedensten Seiten her der von Tacitus überlieferte Feldzug nach Albanien empfohlen.

Demgegenüber sind die allgemeinen Gründe für den plinianischen Alanenzug wesentlich schwächer. Daß Nero die Abriegelung der ins Wogen gekommenen sarmatischen Flut mit großem Zuge angefaßt hat, ist nicht zu bestreiten [5]). Aber diesem Zwecke diente, wie wir gesehen haben [6]), die Unterwerfung Albaniens viel besser als ein Alanenzug, der doch immer nur eine militärische Demonstration ohne bleibende Wirkung war. Chapot [7]) und Täubler [8]) haben weiter geltend gemacht, daß die römischen Interessen durch die Beherrschung des iberischen Passes von Dariel völlig gesichert waren, während der albanische Paß von Derbend nur den Weg ins Partherreich und in seine armenischen und atropatenischen Dependenzen eröffnete. Demgegenüber glaube ich, gezeigt zu haben, daß die Ideen der neronischen Regierung weit über den früheren Kreis der römischen Interessen hinausgingen und das Partherreich je länger, desto mehr in ihr Bereich zogen [9]). So ist auch von dieser Seite her kein Einwand gegen die taciteische Version zu erheben.

Gegen sie spricht also nur die Autorität des Plinius, die allerdings als die eines zeitgenössischen Politikers nicht unterschätzt, aber wissenschaftlich in keiner Weise überschätzt werden darf. Denn gerade in der Schilderung der kaspischen und transkaspischen Länder hat er besonders schlecht gearbeitet. Es stand ihm hier eine solche Fülle von Exzerpten zur Verfügung, daß er selbst nicht mehr Herr darüber geworden ist und mitunter arge Verwirrung angerichtet hat [10]). So setzt er auch die Kaspier, die er eben südlich vom Kyros erwähnt hat, wenige

---

[1]) S. u. Kap. III. § 3. [2]) Str. XI. 509 nach Eratosthenes und Aristobul. [3]) Varro ap. Plin. VI. 52. [4]) S. o. S. 49. 60 ff. [5]) S. u. Kap. III. § 4. [6]) S. o. S. 66. [7]) 37 f., 367 ff. [8]) Klio IX. 18. [9]) S. o. S. 35 ff. [10]) VI. 46 ff. S. dazu Kießling in PWRE. VIII. 434. Art. Herakleia 22.

Zeilen später ganz unbekümmert an der hyrkanischen Westgrenze nördlich der hier gelegenen kaspischen Tore bis zum Meere an [1]). Wir müssen die Frage nach seinen Quellen für die Schilderung des ostkaukasischen Landes aufwerfen, wenn wir den Wert seiner Angaben prüfen wollen.

Er selbst nennt fünf Autoren, von denen er in den einschlägigen Partien abhängig sein kann. Cornelius Nepos zitiert er für eine Angabe über die Breite der kaukasischen Landenge [2]). Varro verdankt er seine Schilderung des Kaspischen Meeres und die Angabe über die Süße seines Wassers [3]). Von der Agrippakarte hat er die Steilküste am Ostende des Kaukasus abgelesen [4]). Für die Breite der kaukasischen Enge und die Kanalbaupläne des Seleukos Nikator gibt er das Asienwerk des Kaisers Claudius als Quelle an [5]). Endlich hat er die Karte und den Bericht der Kundschafter Corbulos benützt [6]).

Von diesen Quellen beruhten Nepos und Varro auf den Erkundungen des Pompeius, die durch seinen Geheimschreiber Theophanes von Mytilene der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden. Agrippa konnte noch die Nachrichten des Ventidius benützen, der als Legat des Antonius bis an die Küste des Kaspischen Meeres gelangt ist [7]). Bei Claudius scheint nur literarische Überlieferung verarbeitet zu sein, wie sich aus der merkwürdigen, von Patrokles entlehnten Angabe über die Breite des Isthmos ergibt. So bleibt als Quelle für die neuen Angaben des Plinius über diese Gegenden nur die Karte und der Bericht der Kundschafter Corbulos.

Über das Material des Theophanes hinaus, das bei Strabo am besten zu finden ist, hat Plinius zwei neue Nachrichten von Bedeutung. Er weiß als erster, daß die Albaner auch in der schmalen Küstenebene nördlich des Gebirges wohnen [8]). Und er weiß als einziger, daß es noch einen östlichen Kaukasusübergang gibt, der zu Recht den Namen der Kaspischen Tore führt [9]). Diese beiden so nahe verbundenen Nachrichten können nach unserer Kenntnis der Dinge nur von den Kundschaftern Corbulos herrühren, die eben in diesem Zusammenhang zitiert werden [10]). So scheint aus der Darstellung des Plinius selbst zu folgen, daß diese Männer nicht den Paß von Dariel in der Mitte, sondern den Paß von Derbend im Osten des Gebirges benützt haben.

Wie konnte dann aber Plinius zu seiner abweichenden Ansicht kommen? Er muß selbst ein Opfer des Irrtums geworden sein, den er so eifrig bekämpft. Und zwar ist es meines Erachtens die notorische Unordnung in seinen kaspischen Exzerpten zusammen mit seiner nerofeindlichen Gesinnung, die ihm den schlimmen Streich gespielt hat. Der angekündigte Feldzug nach den kaspischen Toren wurde vom Publikum auf den Paß in Iberien bezogen und mit den Sarmatenkriegen in Verbindung gebracht [11]). Plinius verdankt den Kundschaftern Corbulos und

---

[1]) VI. 45. S. dazu Herrmann 2273. [2]) VI. 31. [3]) VI. 38. 51. [4]) VI. 39. [5]) VI. 31. [6]) VI. 40. [7]) Plut. Ant. 34. Dio XXXVII. 4. [8]) VI. 39. [9]) VI. 40. [10]) VI. 40. [11]) S. u. Kap. IV. § 2.

ihrer Karte die Berichtigung dieses Irrtums[1]. Aber in dem Wust seiner Notizen ist ihm dieser Zusammenhang verlorengegangen. So hat er die falsche Anschauung der römischen Öffentlichkeit den Abgesandten des verhaßten Kaisers imputiert und ihre Richtigstellung eben gegen die Männer gewendet, denen er sie verdankt. Dadurch bot sich ihm wieder einmal eine erwünschte Gelegenheit, dem ruhmredigen und tatenlosen Nero etwas am Zeuge zu flicken. Demgegenüber hat Tacitus auch hier wieder aus seiner höfischen Quelle die wahren Absichten des Kaisers der Nachwelt erhalten[2].

Nun erhebt sich aber die Frage, wodurch Albanien und Hyrkanien zu ihrer großen Bedeutung für das römische Reich gelangt sind. Ihrer Lösung ist das vorliegende Kapitel gewidmet. Wir müssen zu diesem Zwecke zunächst die politische Lage in Ostiran betrachten, wie sie sich nach der Auflösung des ersten Partherreiches um die Wende unserer Zeitrechnung gestaltet hat. Die politischen Verschiebungen der Zeit werden uns ein Urteil über die Ausdehnung und die Bedeutung des hyrkanischen Staates im Augenblick des Bündnisabschlusses ermöglichen. Danach haben wir die verkehrsgeographische Stellung Hyrkaniens und Albaniens zu erörtern und dabei den schiffbaren Weg von Baktra nach der Ostgrenze des römischen Kolchis zu würdigen. Daraus werden sich dann die drei notwendigen Etappen der neronischen Nordostpolitik ergeben, Ausbau der pontischen Ausgangsstellung, Unterwerfung Albaniens und Aufnahme des transkaspischen Seeverkehrs. Die erste Etappe, die sich in Kämpfen mit den herandrängenden Sarmaten und in der Einziehung der beiden römischen Klientelreiche am Pontos abspielt, gehört noch in den Rahmen dieses Kapitels.

2. Die politischen Verhältnisse Ostirans im 1. Jahrhundert.

Die politischen Verhältnisse des östlichen Iran im 1. Jahrhundert kennen wir nur aus den Münzen seiner Herrscher, soweit sie sich dieser Zeit einreihen lassen, und aus einigen zerstreuten Notizen in der Literatur. Der Ausgangspunkt muß die Ordnung des Landes sein, wie sie uns Isidoros von Charax aus der Zeit unmittelbar vor dem Zusammenbruch der älteren arsakidischen Dynastie erhalten hat[3].

Isidoros wurde vom Kaiser Augustus nach dem ferneren Orient entsandt, um durch geographische Erkundungen die kriegerische Aktion des C. Caesar vorzubereiten, der sich im Jahre 1 v. Chr. nach dem Osten begeben hat[4]. Damals bildete die Oase Margiana die nordöstliche

[1] Den Kundschaftern des neuen Alexanders Nero gehört jedenfalls auch das Zitat des Alexanderhistorikers.

[2] Über diese Quelle des Tacitus s. Klio XIX. [3] GGM. I. 244 ff.

[4] Plin. VI. 141. C. Müller hat hier nach Bernhardy für den überlieferten Namen Dionysius mit Recht Isidoros eingesetzt (p. XCIsq). Gegen die allgemeine Annahme dieser Änderung (s. insbes. Gutschmid 158, Berger in PWRE. V. 972. Art. Dionysios 116. Gardthausen, Aug. II. 3. 743. 15. Klotz, qu. Plin. 42f. Kießling 505) vertritt Weißbach in PWRE. IX. 2064 eine nicht genügend begründete Skepsis. Die Südostgrenze des Reiches kann nicht nach der Wende unserer Zeitrechnung in Arachosien gewesen sein.

Grenzprovinz des Reiches von Ktesiphon. Das Steppenland Apavarktike oder Apavortene zwischen dem unteren Ochos und dem Parachoathrasgebirge vermittelte den Übergang zu den parthisch-hyrkanischen Kernländern. Südlich von Margiana waren die Länder Areia, Drangiana, Sakastene und Arachosien, die eine Zeit lang ein selbständiges Reich unter parthischen Königen gebildet hatten [1]), dem Großkönig wieder untertan. Zwischen den östlichen und westlichen Provinzen war das Königreich Persien eingeschlossen, das in den Stammländern der persischen Nation, den alten Satrapien Persis und Karmanien, sich bei formeller Abhängigkeit von Ktesiphon tatsächlich voller Unabhängigkeit erfreute [2]). So gehörte das ganze östliche Iran außer dem in tocharischen Händen befindlichen baktrisch-sogdianischen Komplex in den letzten Zeiten der alten Dynastie wieder dem Großkönig.

Die Tätigkeit des Isidoros fällt schon in die ersten Anfänge der blutigen Wirren, die zur völligen Auflösung des Reiches und zu seinem Neubau durch eine neue Dynastie geführt haben. Die beiden letzten Könige vom Mannesstamme der Arsakiden, Phraates IV. und sein jüngster Sohn Phraatakes, waren auch für die geduldigen Völker des Orients nicht zu ertragen. Die Unzufriedenheit mit ihren Sultanslaunen stürzte das Reich in schwere innere Kämpfe, die uns die Geschichte Irans in den Jahren 5 bis 15 mit undurchdringlichem Nebel verhüllen. Als das Dunkel sich lichtet, finden wir einen neuen Großkönig Artabanos am Ruder, der eben einen von den Römern eingesetzten Sohn des Königs Phraates IV. aus dem Reiche verdrängt hat. Der römische Thronfolger Germanicus hat im Jahre 18 mit dem neuen Herrn des Ostens ein Abkommen zustande gebracht, das die Beziehungen zwischen Rom und Ktesiphon für mehr als ein Jahrzehnt in ruhige Bahnen gelenkt hat [3]).

Artabanos war nur von Mutterseite Arsakide, von Vaterseite unebenbürtig und bei den Dahern aufgewachsen [4]). Unter den Edlen Hyrkaniens und Karmaniens hat er seine Sippe, die in unwandelbarer Treue zu ihm hält [5]). Nach dem Zeugnis des Tacitus haben ihn seine dahischen Beziehungen im Jahre 15 auf den Thron geführt [6]), im Jahre 36 seine hyrkanisch-karmanischen Getreuen ihm den Rückweg auf den verlorenen Thron gebahnt [7]). Auch seine Söhne Vardanes und Gotarzes haben in den Nordostprovinzen die Wurzeln ihrer Kraft. Gotarzes wehrt sich mit ihrer Hilfe erfolgreich gegen die beginnende Insurrektion des Vardanes und bleibt Fürst von Hyrkanien, als er endlich doch dem Bruder das Großkönigtum abtreten muß [8]). Und Vardanes findet in einem ähnlichen Falle seine Zuflucht im fernen Osten an der Grenze

[1]) Über das von hier ausgegangene indoparthische Reich s. u. S. 76 ff.

[2]) S. Gutschmid 156 ff. [3]) T. a. II. 1 ff.

[4]) T. a. VI. 42: materna origine Arsaciden, cetera degenerem. II. 3: Arsacidarum e sanguine apud Dahas adultus. cf. VI. 41.

[5]) T. a. VI. 36: spe auxilii quia Hyrcanis Carmaniisque per adfinitatem innexus erat. [6]) T. a. II. 3. [7]) T. a. VI. 44.

[8]) T. a. XI. 8.9. Gotarzes ist nach Ausweis seiner Münzen, deren Legende man früher falsch gelesen hat, ein echter Sohn des Artabanos. S. Stein in PWRE. VII. 1676. Art. Gotarzes nach Wroth, Num. Chron. 1900. 93 ff. Catalogue XLV. 2.

des tocharischen Baktrien [1]). So lag also in dem halben Jahrhundert von den Anfängen des Artabanos bis zum Tode des Gotarzes der Schwerpunkt der königlichen Macht in den hyrkanischen Ländern und in ihrem skythischen Hinterland. Aus diesen Verhältnissen ergibt sich für Artabanos der Schluß, daß er der Sohn einer Arsakidin und eines skythischen Dynasten gewesen ist, der beim Zusammenbruch des alten Reichs zunächst Hyrkanien und dann auch den Westen erobert hat.

Gegen diese These hat J. Marquart [2]) die neue aufgestellt, Artabanos sei aus dem medischen Königshause des Atropates hervorgegangen, das in seiner Person den Thron der Parther bestiegen habe. Sein Ausgangspunkt ist dabei die iranische Heldensage von Kai Chosrau, der ein Königssohn von Atropatene ist, als Kind zu den Turkmenen der transkaspischen Steppe geflüchtet wird und dem chorasanischen Großen Guderz die Rückkehr auf den Thron seiner Väter verdankt [3]). Weiter berichtet Strabo, die *διαδοχή* des Atropates bestehe, nachdem sie sich mit den Königen von Sophene, Armenien und Parthien verschwägert habe, *μέχρι τοῦ νῦν* fort [4]). Endlich erzählt Josephos, Artabanos sei König von Medien gewesen, als der Ruf auf den Thron der Großkönige an ihn ergangen sei [5]).

Aber die Zeugnisse tragen die neue Konstruktion nicht. Die iranische Heldensage hat neben anderen Zügen auch solche des Vologaeses in das Bild des Kai Chosrau eingefügt [6]). Und da dieser ein Sohn des Königs von Atropatene war, so kann die Jugendgeschichte des Sagenhelden als eine Mischung zwischen den Schicksalen der beiden tüchtigen Großkönige des 1. Jahrhunderts aufgefaßt werden. Strabo sagt nur, daß die Dynastie noch besteht, nicht, daß sie noch regiert. Ihr letzter bekannter Vertreter ist ein Ariobarzanes, den der junge C. Cäsar im Jahre 1 v. Chr. zum König von Armenien gemacht hat [7]). Nach seinem frühen Tode haben die Armenier seine Söhne vertrieben [8]). Sie haben offenbar in römischer Verbannung noch zur Zeit der Abfassung des strabonischen Werkes gelebt. So findet auch diese Nachricht ohne die Hereinziehung des Artabanos ihre Erklärung.

Endlich ist Josephos hier kein vollwertiger Zeuge. Er bietet in demselben Zusammenhang die Angabe, Artabanos habe seinen Sohn Orodes nach der Vertreibung des Vonones im Jahre 16 zum König von Armenien gemacht [9]). Und Täubler hat geglaubt, einen numismatischen Beleg für die Richtigkeit dieser Angabe gefunden zu haben [10]). Aber Orodes ist erst im Jahre 35 nach dem Tode seines ältesten Bruders Arsakes nach Armenien gegangen [11]). Es ist durchaus unwahrscheinlich, daß ihm der Vater 20 Jahre vorher den Vorzug vor dem älteren Bruder gegeben

[1]) T. a. XI. 8: apud Bactrianos campos. [2]) ZDMG. XLVIIII. 640 ff.
[3]) 642. [4]) XI. 523. [5]) A. J. XVIII 48 ff. [6]) S. Marquart 642.
[7]) Mon. Anc. V. 28. T. a. II. 4. Dio LV. 10 a. 7.
[8]) T. a. II. 4. Dio LV. 10 a. 7. [9]) A. J. XVIII. 52.
[10]) Parthernachr. 12 ff. Es handelt sich um zwei Parthermünzen ohne Legende und Königsbild vom Oktober 15 und Februar 16, die nach Reglings Urteil außerhalb des Reichs geprägt sind.
[11]) T. a. VI. 33. A. J. XVIII. 98, der letztere ohne Nennung des Namens.

haben sollte. Auch ist nicht anzunehmen, daß Artabanos im Jahre 15 schon zwei erwachsene Söhne gehabt haben sollte. So müssen wir die Notiz des Josephos ablehnen und für die Münzen eine andere Unterkunft suchen [1]). Mit ihr wird aber auch das atropatenische Königtum des Artabanos verdächtig.

Den Nachfolger des Gotarzes, den Großkönig Vonones, der wirklich von Atropatene aus auf den Thron gelangt ist [2]), hat Josephos übergangen. Auf den eben genannten Artabanossohn läßt er seinen Bruder Vologaeses folgen [3]). Täubler hat versucht, diese Auslassung aus der Quelle des Josephos zu erklären, die eine parthische Königsliste mit Anmerkungen gewesen sei. Josephos habe die Regierung des Vonones, die völlig in das Jahr 51 falle und deshalb nur in den Anmerkungen erschienen sei, versehentlich übergangen. Die logische Konsequenz hieraus ist dann, daß Täubler die Verwandtschaftsangabe auf Vonones bezieht und diesen zum Bruder des Gotarzes macht [4]). Aber dieser Weg ist nicht gangbar. Vonones muß im Jahre 51 schon ein alter Mann gewesen sein, sein Sohn Vologaeses ein Mann in den besten Jahren, also ein Altersgenosse des Gotarzes und des Vardanes, der im Jahre 45 auf der Höhe seiner Kraft ermordet wurde [5]). Vonones gehört also einer älteren Generation an und kann dann nur als Bruder des Artabanos aufgefaßt werden [6]). Die Quelle des Josephos hat die beiden Brüder in eine Person verschmolzen, wie die Heldensage die beiden Könige Artabanos und Vologaeses zu dem Volkshelden Kai Chosrau verbunden hat. Von seinem Bruder Vonones hat Artabanos das Vaterverhältnis zu Vologaeses und das atropatenische Königtum zu Unrecht überkommen.

Man sieht, die Gegenzeugnisse gegen die von Tacitus nahegelegte Vermutung über die Herkunft des Artabanos sind schwach und brechen zusammen. Artabanos und seine Söhne wurzeln in Hyrkanien, Vonones und die Seinen in Atropatene. Erst durch den Übergang der Krone an die jüngere Linie im Jahre 51 ging die Macht wieder nach dem Westen zurück. Vonones wird im Jahre 15 König des kleinen Nordwestreichs geworden sein, als Artabanos im Kampf gegen den armenischen Vonones stand. In mehr als dreißigjähriger Regierung ist er mit seinem Hause im Westen eingewurzelt und hat sich in seine mildere Kultur eingelebt. Als im Jahre 51 Vonones und nach seinem baldigen Ableben noch in demselben Jahre sein Sohn Vologaeses den parthischen Thron bestieg [7]), ging der Schwerpunkt des Reiches wieder nach den altiranischen Kulturländern des Westens zurück. Aber der Osten hat diese Verschiebung nicht ruhig hingenommen. Der Abfall der bisherigen Herrenländer am Parachoathras und die Bildung eines selbständigen hyrkanischen Staates waren die Folgen der Neuorientierung.

Denn bereits im Jahre 55 erhob sich ein Prätendent gegen den neuen König Vologaeses [8]). Wir besitzen seine Münzen vom Dezember

---

[1]) Vielleicht in den Anfängen des Vonones von Atropatene?
[2]) T. a. XII. 14. [3]) A. J. XX. 74. [4]) 26. 28. [5]) T. a. XI. 10.
[6]) Das ist die herrschende Auffassung. S. Wroth, Cat. 178f.
[7]) S. Täubler 20ff. [8]) T. a. XIII. 7.

dieses Jahres bis zum Juli 58 [1]). Daß der König ihn niedergeworfen habe, wird uns nicht berichtet. Aber schon im Jahre 57 erfahren wir von einem schweren hyrkanischen Aufstand, der den Großkönig an der Unterstützung seines armenischen Bruders gegen die Römer hindert [2]). Um im Jahre 58, aus dem die letzte erhaltene Münze des Gegenkönigs datiert, ist die kyrkanische Gesandtschaft an den Kaiser abgegangen [3]). Man kann wohl kaum bestreiten, daß die beiden großen Aufruhrbewegungen dieser Jahre in einem Zusammenhang gestanden haben.

Darüber hinaus führt uns eine Tacitusnotiz zu ihrer Gleichsetzung. Tacitus nennt den Prätendenten, dessen Auftreten den Vologaeses im Frühjahr 55 zur Räumung Armeniens zwang, Vardanis regis filium, einen Sohn des Königs Vardanes. Man hat fast allgemein den Namen in den Nominativ gesetzt und dadurch einen abtrünnigen Sohn des Vologaeses Namens Vardanes gewonnen [4]). Aber gerade der überlieferte Text gibt einen vorzüglichen Sinn. Ein Enkel des Artabanos, wohl ein illegitimer Sproß der in Hyrkanien wurzelnden Linie des königlichen Hauses, ist danach der Rivale des Vologaeses in denselben Jahren, in denen er gerade mit dem Abfall Hyrkaniens schwer zu ringen hat. Der Vardanessohn ist offenbar der König der aufrührerischen Hyrkaner [5]). Die alten Königsmacher aus dem Nordosten haben ihn im Jahre 55 aus der Vergessenheit hervorgezogen und gegen den unliebsamen Großkönig aus dem Westen ausgespielt [6]).

Es handelt sich also bei den inneren Kämpfen der Jahre 55 bis 60 um ein ganz schweres Ringen der durch Erbrecht auf den Thron berufenen neuen Linie gegen diejenigen Elemente, die vorher mehr als ein Menschenalter lang das Reich beherrscht hatten. Die persönliche Tüchtigkeit des Halbgriechen Vologaeses hat es im Verein mit gewissen ostiranischen Vorgängen, die wir noch zu besprechen haben [7]), diesmal dem Westen ermöglicht, den König aus dem Osten abzuwehren. Aber der römische Eingriff im Jahre 60 hat dann eine Teilung des Reiches in einen parthischen und einen hyrkanischen Staat herbeigeführt, die von Dauer war [8]).

Bereits Kießling hat in seinem vorzüglichen Artikel Hyrkanien die Bedeutung der hyrkanischen Hausmacht des Artabanos und seiner Söhne für die Entstehung des späteren hyrkanischen Reiches in wirkungsvoller Weise herausgearbeitet [9]). Es ist der gewöhnliche Hergang bei iranischen Reichsgründungen, wie er sich durch die Jahrtausende hin immer wieder abgespielt hat. Eine abgelebte Dynastie bricht zusammen, Steppenvölker dringen in die hyrkanische Randzone des Kulturlandes

[1]) S. Wroth 180. [2]) T. a. XIV. 36. [3]) T. a. XV. 24. S. o. S. 18.

[4]) T. a. XIII. 7, emendiert von den Editoren. Dagegen schon aus richtigem Instinkt Gutschmid 130.

[5]) Wenn Tacitus die Identität der beiden Bewegungen nicht erkannt hat, so hat er für die Ostereignisse zwei verschiedene Quellen benützt. S. Klio XIX.

[6]) Daß es noch mehr Prinzen dieser Art gegeben hat, zeigt ihre Vergeiselung an die Römer durch Vologaeses im Jahre 55 (T. a. XIII 9).

[7]) S. u. S. 76ff. [8]) S. o. S. 19ff.

[9]) PWRE. IX. 507f. Doch fehlt bei seinem überwiegenden geographischen Interesse noch die scharfe Erfassung des politischen Moments.

ein und erobern von hier aus mehr oder weniger große Teile des absterbenden Reiches. Artabanos war offenbar ein Skythenhäuptling, der zuerst Hyrkanien in seinen Besitz gebracht hat. Das arsakidische Blut seiner Mutter, das ihm die Anknüpfung an die große Tradition des alten Reiches gestattete, hat ihm schnell den Weg zum Throne der parthischen Großkönige bereitet. In Gemeinschaft mit ihm und seinen Söhnen hat der Adel Hyrkaniens mehr als ein Menschenalter lang den widerstrebenden Westen beherrscht, auch er wie das Königshaus offenbar durch einen starken neuen Einschuß skythischen Blutes regeneriert. Durch die Thronfolge der westlichen Linie nach dem Tode des Gotarzes ist der Westen wieder in die seinem kulturellen Schwergewicht gebührende Herrenstellung eingerückt. Und aus der Reaktion der östlichen Herrenschicht gegen diese Machtverschiebung ist der Aufstand des Jahres 55 und die Teilung des Reiches in eine parthische Westhälfte und eine hyrkanische Osthälfte mit skythischer Oberschicht erwachsen [1]).

Nachdem wir den Sinn der geschichtlichen Bewegung erkannt haben, die von der Erhebung des Artabanos zur Bildung des hyrkanischen Sonderstaates in Neros Tagen geführt hat, fragen wir nach der Ausdehnung des Fürstentums Hyrkanien, von dem diese Entwicklung ausgegangen ist. Die Hausmacht des Artabanos umfaßt Hyrkanien und Karmanien [2]). Wir vermissen dabei das zwischen beiden Ländern auf der Hochfläche gelegene Parthyene. Und wir sind erstaunt, das persische Karmanien in diesem Zusammenhang genannt zu finden.

Kießling [3]) hat bereits den Weg zur Lösung des karmanischen Rätsels gezeigt. Bei Ptolemaios reicht diese Landschaft vom Erythraeischen Meere bis zum Parachoathras [4]), also vom Persischen Meerbusen bis zum chorasanischen Faltengebirge. Karmanien hat demnach in einer noch näher zu bestimmenden Zeit die ganze früher parthische Hochebene des inneren Iran mitumfaßt. Die bei Ptolemaios karmanischen Ortsnamen Isatichai, das Plinius nach Agrippa in die parthische Choarene setzt [5]), und Kabadene, das Ptolemaios selbst als Kapotana in Areia kennt, und das auf der Tabula Peutingeriana zu Parthyene gehört [6]), bestätigen die große nördliche Ausdehnung Karmaniens für seine ganze Breite. Das bedeutet politisch eine Ausdehnung des persischen Königreichs, zu dem Karmanien immer gehört hat, über die parthische Wüstenebene bis zu ihrem nördlichen Randgebirge. Sie muß geraume Zeit vor dem Aufkommen des Artabanos eingetreten sein, da in seinen Tagen die Ebene südlich des hyrkanischen Gebirges schon unter den Begriff Karmanien subsumiert wird. Wir können dabei an eine Ausbreitung des Vasallenstaates während der Skythenkrise des Jahres 27 denken, die mit der Rückführung des Königs Phraates IV. auf den Thron seiner Väter zusammenhängt. Doch hatte Agrippa, wie sein Benützer Plinius zeigt, von der Neuerung keine Kunde. Strabo hingegen kennt

---

[1]) Diesen nationalen und kulturellen Hintergrund der Reichsspaltung hat Kießling noch nicht klar durchschaut.

[2]) T. a. VI. 36. [3]) 508. [4]) VI. 8. 7–9. [5]) VI. 44. 113.

[6]) Die Identität von Kabadene mit Kapotana hat Kießling 510 übersehen, was ihn zu falschen Schlüssen führt.

bereits die Zugehörigkeit der Wüste zu Karmanien [1]). Isidoros, dessen Zeugnis entscheiden würde, berührt diese südöstlichen Teile des alten Parthyene nicht, da die von ihm beschriebene Reichsstraße schon ganz im Westen über das Gebirge nach Hyrkanien abbiegt. So können wir die fragliche Expansion des persischen Reiches nur mit Wahrscheinlichkeit in die 20er Jahre des 1. Jahrhunderts setzen.

Für das Fürstentum des Artabanos gewinnen wir aber damit die wünschenswerte klare Begrenzung. Hyrkanien bezeichnet hier das Kulturland im nördlichen Bergdistrikt, Karmanien die Wüste auf der Hochebene südlich davon. Nur auf dies ehemals zu Parthyene gerechnete Neu-Karmanien, nicht auf das alte Karmanien mit seiner persischen Bevölkerung kann sich der Name bei Tacitus beziehen [2]). Die Hausmacht des Artabanos hat also die alten parthisch-hyrkanischen Stammlande der Arsakiden umfaßt. Und eben aus der Wiedergewinnung der an die Perser verlorenen Teile wird der neue Herrscher sein nationales Ansehen gezogen haben.

Für die Nord- und Ostgrenze des Artabanosreiches gibt uns der letzte Feldzug des Vardanes gegen Gotarzes einen Fingerzeig [3]). Der König schlägt seinen aufständischen Bruder an der Westgrenze Hyrkaniens, treibt ihn durch das ganze Fürstentum vor sich her, unterwirft die Daher bis zum Flusse Sindes an der Grenze von Areia und muß dann das weitere Vordringen wegen einer Meuterei seiner Truppen aufgeben. Der Fluß Sindes ist offenbar identisch mit dem Ochos. Die Steppenlandschaft Apavortene, die zwischen diesem Flusse und dem hyrkanischen Gebirge liegt, war also damals nicht mehr parthisch, sondern in den Händen skythischer Einwanderer, die den Großkönig nicht als ihren Oberherrn anerkannten. Und so alt war dieser Zustand bereits, daß Vardanes sich nach ihrer Unterwerfung rühmen konnte, Völker zur Tributzahlung gezwungen zu haben, die keinem seiner Ahnen gehorcht hätten [4]). Diese Daher von Apavortene sind offenbar gleichzeitig mit dem Stamme des Artabanos in ihre späteren Sitze eingerückt. Und mit Apavortene wird damals auch das östlich angrenzende Margiana verlorengegangen sein, nach Ausweis der späteren Verhältnisse wohl an die baktrischen Tocharen [5]). Doch scheint das südlicher gelegene Areia, wohl das Land an der baktrischen Grenze, wo Vardanes im Jahre 42 seine Zuflucht gefunden hat, noch bis zur Mitte des Jahrhunderts beim Reiche geblieben zu sein [6]).

Jetzt können wir uns ein recht gutes Bild von der Entwicklung der Macht des Artabanos machen. Er hat sein Reich in den Ländern

---

[1]) XV. 726.

[2]) Das hat Kießling nicht erkannt. Sein Hauptargument aus der Reise der hyrkanischen Gesandtschaft ist hinfällig. Sie konnte natürlich auch dann sicher durch Altkarmanien reisen, wenn dies zu dem nur nominell vom Partherreich abhängigen und bei der damaligen Lage zweifellos ganz selbständigen persischen Königreich gehörte.

[3]) S. Kießling 507 zu T. a. XI. 10.

[4]) Inschrift des Denksteins am Sindes.

[5]) S. u. S. 79. [6]) S. u. S. 76.

im und am Parachoathras, in Hyrkanien, Astauene und Nisaia, begründet. Von hier aus hat er den Perserkrieg geführt, der den ehemals parthischen Teil von Karmanien in seine Hand gebracht hat. Dann hat er den Westen unterworfen und seinen Bruder Vonones zum König von Atropatene gemacht. Nach dem ersten Zusammenprall mit den Römern wird er im Südosten Areia genommen haben, das ihm der indoparthische König Gondophares noch nicht vorweggenommen hatte [1]. Erst in seinem hohen Alter, als er den Römern das Programm des Achaemenidenreichs entgegenschleuderte, hat er in dem greisen Tiberius seinen Meister gefunden.

Sind so die Jahre 10 bis 15 von einer großen nord- und westiranischen Reichsbildung auf der Grundlage einer hyrkanischen Hausmacht erfüllt, so hat dieselbe Zeit auch die Entstehung eines zweiten parthischen Großreiches in Nordwestindien und Südostiran gesehen. Bereits im Verfolg der großen Sakeninvasion des Jahres 127 v. Chr. hatte sich in den südöstlichen Provinzen ein Sonderreich unter parthischen Königen gebildet. Die Geschichte dieses Reiches, die Art seines Zusammenhangs mit dem parthisch-indischen Reiche von Taxila und sein erneutes Übergreifen auf die südostiranischen Stammlande hat V. A. Smith [2] aus unserer einzigen Quelle, den Münzen seiner Könige, in lichtvoller Weise erschlossen.

Wir kennen eine Reihe von parthischen Königen mit meist nichtarsakidischen Namen, deren älteste Vertreter nach den Fundorten ihrer Münzen in Arachosien und Sakastene geherrscht haben müssen. In diesen Ländern bricht die Reihe plötzlich ab, um in dem nordwestindischen Reich von Taxila eine genau anschließende Fortsetzung zu finden [3]. Nach mehreren langen Regierungen tritt hier der König Gondophares auf, dessen Münzen sich außerhalb des alten indoparthischen Reichs fast in dem ganzen Pandjab und in den südostiranischen Stammlanden Arachosien und Sakastene finden. Er hat also als gewaltiger Eroberer das Indusgebiet mit dem südöstlichen Iran zu einem neuen Großreich verbunden.

Daß dieser König gleichzeitig mit Artabanos und seinen Söhnen regiert hat, ist einer der festesten Punkte der indischen Chronologie [4]. Seine Münzen, die dem Stil nach zu den jüngeren indoparthischen gehören, sind auch jünger als die Münzen der Großkönige Phraates IV., Vonones I. und Artabanos [5]. Weiter besitzen wir eine Inschrift aus der buddhistischen Klosterstadt Gandhara, in der das Jahr 26 des Königs dem Jahre 103 einer Ära gleichgesetzt ist [6]. Es handelt sich dabei um die mit dem Jahre 57 v. Chr. beginnende Vikrama-Ära [7]. Gondophares

---

[1] S. u. S. 77.
[2] ZDMG. LX. 49 ff. Dadurch sind die älteren Deutungsversuche überholt.
[3] S. Smith 52 ff. Diesen Zusammenhang klargestellt zu haben, ist das Hauptverdienst der Arbeit.
[4] Über ihn s. W. Otto in PWRE. IX. 183 ff. Art. Hyndopherres.
[5] S. v. Sallet, Nachf. Alex. 158. Oldenberg, Ztschr. f. Num. VIII. 291. Smith 65. Otto 185.
[6] S. Sénart, Notes d'épigr. ind. VIII. Serie XV. 119.
[7] S. Smith 65. Otto 186.

ist demnach im Jahre 20/21 zur Regierung gekommen und hat im Jahre 46/47 noch geherrscht. Er ist somit König von Taxila geworden, als Artabanos eben mit den Römern zum Ausgleich gekommen war und seine Kräfte für die Eroberung Ostirans frei bekommen hatte. Otto will hieraus den Schluß ziehen, daß Gondophares erst gegen das Ende seiner Regierung hin, als in den vierziger Jahren der Thronstreit zwischen den Söhnen des Artabanos das Partherreich bis in seine Grundfesten erschütterte, Arachosien und Sakastene an sich gerissen habe [1]. Das ist wahrscheinlich, wenn man annimmt, daß Artabanos im Jahre 15 ein wohlgeordnetes Reich überrannt und gewonnen habe. Der Vorgang war aber ein ganz anderer. Durch die Gründung des hyrkanischen Skythenreiches war der Südosten vom Reiche des Phraatakes geographisch getrennt worden und hatte damit sicher den immer sehr lockeren Zusammenhang mit der Zentrale verloren [2]. Bevor Artabanos hier die schleifenden Zügel wieder aufnehmen konnte, kam in Indien der tüchtige Gondophares zur Regierung. Da ist es wahrscheinlich, daß die beiden Eroberer zugleich in den zwanziger Jahren von Nordwesten und Südosten aus in die herrenlosen Länder zwischen ihren Reichen eingerückt sind. Dabei scheint Areia dem Artabanos, der eigentliche Südwesten dem Gondophares zugefallen zu sein.

Unmittelbar nach dem Tode seines Gründers ist das Reich des Gondophares wieder zerfallen. Wir können drei gleichzeitig bestehende Teilreiche unter seinen unmittelbaren Nachfolgern erkennen [3]. In Indien folgte ihm sein Schwestersohn Abdagaeses. Seine Nachkommen besaßen noch um das Jahr 90 ein Gebiet am unteren Indus mit der Hauptstadt Minnagara und lebten damals in dauernden Streitigkeiten [4]. In Sakastene und Arachosien herrschte des Gondophares Bruder Orthagnes, auf den noch ein König Pakores gefolgt ist [5]. Eine dritte Linie ist in den Grenzländern zwischen Indien und Iran, Nordostarachosien und Gandhara, eben noch nachweisbar. Die Seitenverwandten haben offenbar das Reich geteilt, weil Gondophares ohne Nachkommen gestorben ist [6]. Die Teilung ist, wie wir gleich sehen werden, bald nach dem Jahre 50 eingetreten.

Das ostiranische Teilreich hat in den folgenden Jahren eine sehr große Erweiterung auf Kosten des Partherreichs erfahren. Es ist eine feine Beobachtung von Kießling [7], daß die weite Ausdehnung der Landschaft Areia bei Ptolemaios ein Widerschein dieser neuen Machtentwicklung ist. Zu Areia rechnet der Geograph im Osten die Parueten im Paropamisadenlande und die Aitymandrier an dem gleichnamigen Strome in Westarachosien und Sakastene, im Westen die althyrkanischen Landschaften Nisaia und Astauene und die früher karmanischen Teile der parthischen Ebene [8]. In diesem ptolemaeischen Areia sind die Länder des Orthagnes mit dem Gebiet von Herat, dem gebirgigen Teil Hyrkaniens und der parthischen Wüste verbunden. Ein so großes rein ostiranisches

[1]) 187. [2]) S. o. S. 76. [3]) S. Smith 66. [4]) Per. 38.
[5]) S. Wecker in PWRE. IX. 1375. Art. Indoskythia.
[6]) S. Otto 191. [7]) 510.
[8]) VI. 17. Das Vergleichsmaterial, großenteils aus Ptolemaios selbst, bei Kießling.

Reich ist aber, wie Kießling richtig bemerkt [1]), nur nach dem Tode des Gondophares und nach der erneuten Ausschaltung des parthischen Einflusses durch den hyrkanischen Aufstand möglich. Dadurch ist dann auch die Teilung des Gondopharesreiches auf den Anfang der 50er Jahre festgelegt.

Der ostiranische Erbe des Gondophares hat offenbar die Gelegenheit der hyrkanischen Wirren benützt und alle Gebiete unterworfen, welche die durch den Kampf mit dem Großkönig voll beschäftigten Hyrkaner nicht halten konnten. In den Jahren 55 bis 60 hat er zunächst Areia und Drangiana besetzt. Dann hat er vom Ochos aus das Längstal des Parachoathras und vom Seelande aus die Oasen an der Südstraße nach Medien in seinen Machtbereich einbezogen. Doch hat er die Skythen in Apavortene nicht unterworfen. Und auch das wertvolle Margiana hat ihm nach Ausweis der Ptolemaioskarte nicht gehorcht. Das hyrkanische Reich war also zwischen Parthern und Ariern fast zerrieben und auf die Küste des Kaspischen Meeres und die südlich angrenzenden Westbezirke des alten Parthyene beschränkt, als die römische Intervention des Jahres 60 ihm den Partherfrieden und damit die Freiheit zur Abwehr der Arier gab.

Hinter dieser bunten Fülle von parthischen und indoparthischen Reichen steht aber bereits drohend der Schatten des skythischen Eroberers. Drei Großkönige aus dem Hause der Kuschana haben in diesem selben 1. Jahrhundert unserer Zeitrechnung das indisch-iranische Großreich der Tocharen geschaffen [2]). Der erste Kadphises hat 100 Jahre nach der endgültigen Festsetzung des Volkes in Baktrien die fünf Stammstaaten zu einem Reich verbunden, ist in Indien eingebrochen und hat hier den letzten griechischen König Hermaios nach einer gemeinsamen Regierung verdrängt [3]). Sein Nachfolger Kadphises II. hat das indische Fünfstromland und den größten Teil von Ostiran dem ererbten Besitz hinzugefügt. Der König Kanischka endlich ist zum Buddhismus übergetreten und hat sein Reich zu einem indischen Staat und zum Musterlande des Buddhismus gestaltet [4]).

Das schwierige Problem dieser Dynastie ist ihre Chronologie. Da wir keine Datierungen aus unserem westlichen Kulturkreise haben, so sind wir auf das Arbeiten mit indischen Ären angewiesen, was immer seine großen Nachteile hat. Die ziemlich zahlreichen Gandharainschriften des Kanischka und seiner Nachfolger sind aber glücklicherweise alle nach einer Ära datiert, deren Anfangspunkt nicht weit von dem Regierungsantritt des Kanischka entfernt liegt [5]). So verengt sich das Problem auf die Frage, welche von den vielen indischen Ären die Tocharenkönige benützt haben. Es gibt nun in Indien eine Saka-Ära, die offenbar in irgendeinem Zusammenhang mit der skythischen Dynastie

---

[1]) 511.

[2]) Maßgebend wieder ein Aufsatz von Smith (JRAS. 1903. 1 ff.), der ihre Münzen richtig wertet, aber chronologisch weniger glücklich ist.

[3]) Über seine Münzen s. o. S. 56. [4]) S. Smith 31 ff.

[5]) S. Smith 7 ff. Kanischkas Daten reichen vom Jahre 5 bis zum Jahre 28, die seines Nachfolgers Huvischka von 29 bis 60, die des Vasudeva von 74 bis 98.

steht. Oldenberg hat gezeigt, daß sie in einer späten Inschrift von der Krönung des Sakakönigs gerechnet wird [1]). Er hat daraus geschlossen, daß die Krönung des Kanischka der Ausgangspunkt der Ära gewesen ist [2]). Wenn sich diese Annahme bewahrheitet, so haben wir in dem Jahre 78 v. Chr., dem Anfangsjahr der indischen Saka-Ära, einen festen Punkt für unsere chronologischen Aufstellungen.

V. A. Smith ist gegen sie aufgetreten mit der Begründung, daß sie zu historischen Unzuträglichkeiten führe [3]). Den Ausgangspunkt seiner Überlegungen bildet seine Theorie über den Einfluß der römischen Kaiserkunst auf die Kunst von Gandhara, die eine Herabrückung der Bauten des Kanischka um ein Menschenalter, nach dem zweiten Drittel des 2. Jahrhunderts, fordert [4]). Smith hat denn auch in der sehr verbreiteten Laukika-Ära eine Zeitrechnung gefunden, die diesen Ansprüchen genügt [5]). Da aber die neueren Forschungen die Unhaltbarkeit seiner kunsthistorischen These erwiesen haben [6]), so fällt der Hauptgrund für die neue Chronologie dahin. Smith bleibt das Verdienst, einige Einzelzüge berichtigt zu haben. Aber im ganzen können wir zu den Aufstellungen von Oldenberg zurückkehren, die sich auch des Beifalls der meisten Indologen erfreuen [7]).

Die Regierung des Kanischka hat danach im Jahre 78 begonnen. Für die beiden vorangehenden Regierungen werden wir eine Gesamtdauer von 50 bis 60 Jahren anzusetzen haben. Dann kommen wir für den Antritt Kadphises II., des Eroberers der indoparthischen Reiche, etwa in die Mitte des Jahrhunderts. Seine Thronbesteigung fällt also annähernd mit der Teilung des Gondopharesreiches zusammen.

Dann ist aber der Zusammenhang der Entwicklung klar. Nach dem Tode des letzten indoparthischen Großkönigs hat sich der zweite Kuschanakönig auf die hadernden Erben gestürzt. Zuerst wird er das kleine Mittelreich unterworfen haben, das die schwächsten Spuren in der Geschichte hinterlassen hat. Ein zweiter Krieg wird ihn in den Besitz des Fünfstromlandes gesetzt haben und die indischen Erben des Gondophares auf das Indusdelta beschränkt haben. Zuletzt wird ihm das Königreich Areia zum Opfer gefallen sein, das am weitesten von seiner Basis entfernt lag. Aber auch dieses Reich muß ihm noch im Laufe der 60er Jahre erlegen sein.

An dem Staate des Orthagnes und des Pakores hat sich damals das Schicksal bis zur Neige erfüllt, das er kurz vorher dem hyrkanischen Nachbar im Zusammenwirken mit dem parthischen Großkönig zu bereiten gedachte. Dem gleichzeitigen Drucke des Tocharenreiches und der

---

[1]) Salukja-Inschrift v. Badami v. Ende d. 6. Jahrhunderts bei Burgess, arch. survey of w. India II. 237 ff.

[2]) Ztschr. f. Num. VIII. 291 ff., neuerdings auch Gött. Nachr. 1911. 427 ff.

[3]) In dem angezogenen Aufsatz. [4]) JASB. LVIII. 151 ff.

[5]) JRAS. 1903. 15 ff.

[6]) S. insbes. die Arbeiten von Foucher und Grünwedel.

[7]) S. Rapson, Indian coins 13. Banerji, Ind. Ant. 1908. 25 ff. Kießling 510 f. Wecker in PWRE. IX. 1376. Neuerdings hat sich Otto in PWRE. VIII. 711 und IX. 188 auf die Seite von Smith gestellt, ebenso Lüders, B. S. B. 1912. 827 f.

Hyrkaner, die eben damals zum Frieden mit den Parthern gelangten, ist das räumlich sehr ausgedehnte, aber mit seiner rein dynastischen Grundlage innerlich schwache Reich Areia schnell erlegen. Aus der flavischen Zeit stammt die Weltkarte, der Orosius in seiner Erdbeschreibung folgt [1]. Hier umfaßt Hyrkanien wieder den ganzen Parachoathras und grenzt im Norden an die Daher von Apavortene, im Süden und Osten an die Baktrier. Ein Zitat bei Stephanos von Byzanz [2] gibt uns das nächste Stadium der Entwicklung, wenn es den Ort Raia an der Südwestgrenze von Margiana zwischen Hyrkanern und Skythen ansetzt. Um das Jahr 100 endlich, als ein Gesandter der chinesischen Regierung auf der Suche nach dem römischen Reiche den Westen bereiste, gehörte nach seinem Bericht auch Mulu-Margiana mit seiner Hauptstadt Ansi-Antiocheia den Ansi, worunter die Hyrkaner zu verstehen sind [3]. Wir sehen also, wie das hyrkanische Reich zuerst mit den Tocharen zusammen das Reich Areia zerstört, dann sich langsam auf ihre Kosten nach Osten vorschiebt. Diese Ausdehnung muß in die Zeit des Zerfalls der tocharischen Macht im baktrischen Mutterlande gehören, die bald nach der Eroberung Indiens eingetreten zu sein scheint [4]. Das hyrkanische Reich ist bei diesem Vordringen nach Osten als Erbe der neronischen Ideen aufgetreten, die wir sofort zu besprechen haben.

3. Die Verkehrslage Hyrkaniens in ihrer Bedeutung für die römische Politik.

Das hyrkanische Reich umfaßte in dem Augenblick, in dem es um das römische Bündnis nachsuchte, nur die Landschaft an der Südostküste des Kaspischen Meeres und die parthischen Gaue Komisene und Choarene südlich des Elburzgebirges. Darüber hinaus besaß der König von Hyrkanien Ansprüche auf die östlich angrenzenden Länder bis zum tocharischen Reichsgebiet, die man im Bunde mit Rom leicht glaubte realisieren zu können. Aber so stark das Reich auch in seinem Umfang beschränkt war, seine verkehrspolitische Weltstellung war ihm nicht verloren gegangen. Es hatte die großen Verbindungswege zwischen dem iranischen Osten und Westen fest in der Hand. Und dieser Charakter als Durchgangsland hat auch dem verkleinerten Hyrkanien seine Bedeutung erhalten.

Nur die Randgebirge des iranischen Hochlandes sind wasserreich genug, um einer Bevölkerung von höherer Kultur zum Wohnsitz zu dienen. Die weite Hochebene in der Mitte ist trocken und nur da kulturfähig, wo die von den Bergen herabkommenden Ströme und Bäche sich noch nicht verlaufen haben. So legt sich zwischen Ostiran und Westiran als breites Verkehrshindernis die Wüste von Kuhistan, die im Altertum den Namen des wüsten Parthiens und Karmaniens trägt. Nur

---

[1] Oros. Geogr. 17ff. S. dazu Kießling 513.
[2] Steph. Byz. s. *Ῥαία.* S. dazu Kießling 512.
[3] S. Hirth, China and the Roman Orient 38f. Herrmann, Seidenstraßen I. 48. Kießling 513.
[4] Gutschmid 139 nach chinesischen Quellen.

im Norden bildet das chorasanische Faltengebirge mit dem umgebenden Fruchtland einen Querriegel, der das alte Medien mit den Oasenlandschaften längs des Flusses von Herat verbindet. Hier liegt im Altertum Hyrkanien mit den bewohnbaren Teilen von Parthyene [1]).

Hier allein besteht die Möglichkeit eines entwickelteren Überlandverkehrs zwischen dem parthischen Westen und den ostiranischen Kulturzentren mit ihrem indischen und chinesischen Hinterland. Hier hat denn auch Alexander seinen Weg nach Baktrien und Indien genommen [2]). Und von Medien durch Komisene und Choarene in der parthischen Ebene, durch die hyrkanischen Gebirgsländer Astauene und Nisaia, über das Ochosland Apavortene nach der Oase Margiana führt die Reichsstraße zur Grenze Baktriens und Indiens, die uns Isidoros beschreibt [3]). Weiter südlich geht noch am Nordostfuß der Persischen Berge eine Wüstenstraße von Choarene direkt nach Drangiana [4]). Wer also, wie in Neros Tagen der König von Hyrkanien, dies Land und Choarene besitzt, der beherrscht vollkommen den Überlandverkehr zwischen dem parthischen Westen und den großen Mittelpunkten des transasiatischen Handels an den Strömen Baktriens.

In dieser günstigen Verkehrslage liegt der hohe Wert des hyrkanischen Bundesgenossen für die römische Politik. Rein militärisch ermöglichte er es den Römern, den parthischen Gegner zwischen zwei Feuer zu nehmen. Aber darüber hinaus bot die hyrkanische Herrschaft über die großen Straßen des parthischen Überlandhandels, auf dessen Gedeihen die Blüte der halbgriechischen Städte des Zweistromlandes hauptsächlich beruhte, ein starkes wirtschaftliches Druckmittel gegen den Herrn von Seleukeia und Vologasokerta. Erst das Bündnis mit dem Hüter der Straßen nach Baktrien und Indien gab dem römischen Reiche die volle Gewähr für die Dauerbarkeit des parthischen Allianzvertrages [5]).

Seit aber Hyrkanien nicht mehr parthisch war, boten sich einer römischen Regierung, die den Seeweg nach Indien und den Stromweg nach dem Sudan mit kühnem Griff erschlossen hatte, noch ganz andere ostiranische Möglichkeiten. Denn von Albanien führte über das Kaspische Meer und den Oxos, den nördlichen Grenzstrom Hyrkaniens, ein alter Wasserweg nach den baktrischen Umschlagplätzen der Waren aus ganz Asien. Daß auf diesem Wege indische Produkte die pontischen Griechenstädte erreichten, war schon lange vor Neros Zeit bekannt und hatte auch bereits mehrfach in der Literatur Erwähnung gefunden.

Wie Nero mit seinen indischen und äthiopischen Unternehmungen der Testamentsvollstrecker der großen Ptolemaeer gewesen ist, so konnte er am Kaspischen Meere in die Fußtapfen des Seleukos Nikator treten. Dieser erste und größte Herrscher des griechischen Königshauses in Asien hat während seiner Samtregierung mit seinem Sohne Antiochos, also in den Jahren 285 bis 282, unter der Führung des Patrokles eine Expedition zur Erforschung des Kaspischen Meeres ausgesandt.

---

[1]) S. dazu Kießling 454 ff. [2]) Über diesen Weg s. jetzt Kießling 484.
[3]) G. G. M. I. 244 ff. [4]) Tab. Peut. [5]) S. o. S. 34 ff

Der Admiral hat die Küste vom Nordfuß des Kaukasus bis zu der Stelle befahren, wo er den Ausgang des Kaspischen Busens in den nördlichen Ozean erreicht zu haben glaubte [1]). Die Zahlen seiner Küstenvermessung und der Ansatz der von ihm gegebenen Fixpunkte an den Ufern der Kaspisee sind ein vielumstrittenes Problem der alten Geographie. Er hat die Westküste des Meeres, soweit sie von Albanern und Kadusiern bewohnt wird, auf 180 Parasangen oder 5400 Stadien angegeben, die Süd- und Ostküste bis zum Oxos, dem nördlichen Grenzfluß der Hyrkaner, auf 160 Parasangen oder 4800 Stadien, das nördlichste Stück vom Oxos bis zum Jaxartes auf 80 Parasangen oder 2400 Stadien [2]). Die Schwierigkeit liegt in der Bestimmung des Grenzpunktes zwischen Kadusiern und Amardern, von dem wir bei der Festlegung der Patroklesroute auf der Karte auszugehen haben.

Bisher wurde dieser Punkt an der Einmündung des Sefid rud ins Meer gesucht [3]). Der Fluß schien mit seinem alten Namen Amardos die Lage dieses Stammes und zugleich eine gute geographische Marke zu bieten. Dabei kam man, wenn man sich möglichst genau an die Zahlen des Patrokles hielt, am Westufer bis etwa zur Mündung des Terek am Nordfuß des Kaukasus, mit den beiden Strommündungen am Ostufer in die großen Busen dieser Küste [4]). Herrmann [5]) hat den Ausgangspunkt einige Kilometer weiter nach Westen an die Stelle verschoben, wo die Küste plötzlich aus der meridionalen Richtung in die west-östliche übergeht. Von hier aus gerechnet stimmen die Werte genau und führen zu Ansätzen, die sich von anderer Seite her verifizieren lassen. Die Küste der Albaner reicht bis an den Terek, die Mündung des Oxos fällt mit der des Usboi zusammen, und die Jaxartesmündung rückt in den großen Busen Kara Bugas. Herrmann ist weiter der Nachweis gelungen, daß der Usboi im Altertum noch nicht trocken gelegen hat, sondern daß ein Teil des Oxos, wie damals der Amu-Darja hieß, durch sein Bett in das Kaspische Meer geflossen ist [6]). Die kaspische Mündung des Oxos, und der schiffbare Weg von Albanien nach Baktrien, den noch Kießling [7]) für ein Märchen gehalten hat, ist damit als Wirklichkeit erwiesen.

Der Weg der indischen Waren führte in sieben Tagen über den Hindukusch an den schiffbaren Oxos, auf dem Strom zum Kaspischen Meere, hinüber zur Kyrosmündung und auf diesem Flusse durch Albanien nach Iberien, von wo man in fünftägiger Paßwanderung bei Sarapana den schiffbaren Phasis und damit das griechische Verkehrsnetz des Pontos erreichte [8]). Patrokles schlug seinem König sogar vor, auch diese letzte Strecke noch durch den Bau eines Kanals der Schiffahrt

---

[1]) Str. XI. 507 ff. Plin. VI. 36. [2]) Str. XI. 507.

[3]) S. K. J. Neumann, Hermes XIX. 165 ff. Wagner, Gött. Nach. 1885, 209 ff. Kießling 466 ff.

[4]) So Neumann und Wagner. Kießling vergewaltigt die überlieferten Zahlen, um die Rechnung mit einer vorgefaßten Meinung in Einklang zu bringen.

[5]) Gött. Abh. XV. 4. 7 ff. PWRE. X. 2281. Art. Kaspisches Meer.

[6]) Gött. Abh. 1 ff. [7]) 467. [8]) Str. XI. 506.

zu eröffnen. Und Seleukos soll mit solchen Plänen umgegangen sein, als ihn der Mordstahl des Ptolemaios Keraunos traf [1]). Dieser alte Handelsweg, auf dessen Bedeutung für den alten Weltverkehr Herrmann als erster hingewiesen hat [2]), war aber noch nicht einmal die nördlichste Verbindung zwischen Indien und dem Westen. Die Aorser, die in den weiten Steppen zwischen dem Don und dem Aralsee saßen, haben an dem Karawanenverkehr zwischen Baktrien und Medien gewinnbringenden Anteil genommen [3]). Nach Patrokles haben noch einmal Abgesandte des Pompeius an Ort und Stelle das Fortbestehen des transkaspischen Seeverkehrs konstatiert [4]). So dürfen wir hier erkennen, daß Nero bei seinen kaspischen Handelsplänen auf einer alten Grundlage fortgebaut und bekannte Dinge in den Rahmen großer wirtschaftspolitischer Gesichtspunkte gestellt hat.

Hier bot sich die Möglichkeit, für den römischen Kaufmann einen direkten Zugang zu den baktrischen Umschlagsplätzen zu gewinnen. Die Ausschaltung der parthischen Vermittlung und die Anbahnung eines unmittelbaren Zusammenwirkens mit den Kaufleuten Indiens und Innerasiens [5]) war ein lebhaft gefühltes Bedürfnis des syrischen Gewerbfleißes. Die hierauf gerichteten Bestrebungen sind um die Wende vom 1. zum 2. Jahrhundert von privater Seite wieder aufgenommen worden. Der tyrische Kaufherr Maes, ein Freund des Marinos von Tyros, hat seine Agenten nach Baktrien geschickt, um die Möglichkeit eines direkten Handels zwischen Syrien und China zu studieren. Sie trafen dort mit chinesischen Händlern zusammen, erfuhren von ihnen den Weg nach dem Heimatlande der Seide und kamen zu der Einsicht, daß jeder Versuch eines unmittelbaren Verkehrs an dem Widerstande der Parther scheitern müsse [6]). Hyrkanien hat zwar mindestens bis zu den Tagen des Antoninus Pius seine Selbständigkeit bewahrt [7]). Aber der günstige Augenblick, in dem die Auswertung des hyrkanischen Bündnisses die Römer politisch und wirtschaftlich zu Herren Irans hätte machen können, war verpaßt. Die Hyrkaner hatten sich mit den Parthern ausgeglichen und waren mit ihnen eine Interessengemeinschaft eingegangen, als die Agenten des Maes unter Traian nach Baktrien gelangten.

Nur in Neros letzten Jahren war das Projekt durchführbar, dem der Freund des Marinos ein Menschenalter später vergeblich nachgegangen ist. Nur damals bestand die starke Spannung zwischen Parthern und Hyrkanern, auf der allein sich das Gebäude eines dem parthischen Einfluß entzogenen römischen Verkehrs nach Baktrien aufbauen ließ. Und eben die Regierung Neros hat dem römischen Indienhandel die Selbständigkeit erkämpft und dem römischen Sudanhandel die Freiheit erstrebt, die das hyrkanische Bündnis dem römischen Handel mit Baktrien geben konnte [8]). Das Bündnis mit dem bedrohten

---

[1]) Plin. VI. 53. [2]) 2290. [3]) Str. XI. 506. [4]) Plin. VI. 53.

[5]) Chinesische Karawanen kamen allerdings erst wieder seit 87 n. Chr. nach Baktrien. S. Herrmann, Seidenstr. 9.

[6]) Ptol. I. 11. 6. S. dazu Herrmann, Seidenstr. 19.

[7]) S. o. S. 35. [8]) S. o. S. 48f.

schwächeren Nachbar des Nachbarn konnte in Hyrkanien wie in Südarabien und Meroë die Grundlage einer dauernden Interessengemeinschaft werden, die den neuen Handelsplänen der Römer die nötige Sicherheit bot. Dem Fortsetzer der großen ptolemaeischen Politik in Indien und Äthiopien, der seiner neuen Legion in bewußter Anknüpfung an die große hellenistische Tradition den Namen der Phalanx Alexanders des Großen gegeben hat [1]), steht die Wiederaufnahme der kaspischen Pläne des Seleukos sehr gut zu Gesicht. Alle diese Gründe geben uns das Recht, den Sinn des neronischen Zuges nach den Kaspischen Toren und dem Kaspischen Meere in dem großen verkehrspolitischen Gedanken zu suchen, den wir eben entwickelt haben.

Die neue Aktion mußte sich notwendig in drei Etappen abspielen. Den Anfang mußte die Sicherung der pontischen Operationsbasis machen. So hat denn auch bereits Henderson [2]) die eben damals erfolgte Einziehung der beiden pontischen Klientelreiche richtig mit den kaukasischen Plänen in Zusammenhang gebracht. Von der neuen Pontosprovinz aus konnte man dann an die Besetzung der Landbrücke zum Kaspischen Meere herantreten. Iberien war bereits seit dem Jahre 56 durch Corbulos diplomatische Bemühungen dem Reiche wiedergewonnen [3]). Nur Albanien, das wichtige Land am unteren Kyros und am Kaspischen Meere, hatte den Anschluß noch nicht wieder erreicht [4]). Die Albaner waren ein halbwildes Volk, von dessen kulturarmem Dasein uns Strabo aus dem Werke des Theophanes von Mytilene ein lebendiges Bild erhalten hat [5]). Ein Blick auf seine Darstellung wird uns zeigen, daß die römische Regierung dies Volk im Zaume halten mußte, wenn sie ihre transkaspischen Pläne durchführen wollte.

Die Albaner stehen dem Nomadentum näher als die Iberer und haben sich infolgedessen nach Strabos Meinung die volle kriegerische Wildheit der Barbaren bewahrt. Sie sind ein hervorragend schöner und großer Menschenschlag, aber einfachen Geistes und ohne höhere Gesittung. Das reiche Land der Stromebene bietet ihren Herden eine vorzügliche Weide und trägt unbestellt oder mit ganz geringer Nachhilfe zwei bis drei Ernten im Jahre. So fehlt jeder Anreiz zur Erzeugung einer höheren Kultur.

Wie ihr Ackerbau sich auf gelegentliche Bearbeitung des Bodens mit dem Holzpfluge beschränkt, so kennen sie vom Handel nur den Tauschverkehr. Münze, Maß und Gewicht sind ihnen unbekannt oder haben doch nicht die Genauigkeit, wie sie den Völkern des mittelländischen Kulturkreises selbstverständlich sind. Ihr Zahlensystem kennt die Tausend nicht. Die geringe Entwicklung des Verkehrs hat eine starke dialektische Spaltung begünstigt, der bis kurz vor der Zeit des Pompeius eine politische Zersplitterung in sechsundzwanzig autonome Stammstaaten entsprochen hat [6]).

---

[1]) S. u. Kap. IV. § 2. [2]) Nero 223 ff. S. u. Kap. III. § 4.
[3]) S. o. S. 9. [4]) S. o. S. 10. 11. [5]) XI. 501 ff.
[6]) Aus dieser politischen und sprachlichen Bemerkung hat Tomaschek die Anschauung abgeleitet, Albaner sei ein Sammelname für die nichtarischen Völker im östlichen Kaukasus (PWRE. I. 1305).

Die Bildung des Einheitsstaates scheint unter armenisch-iberischem Kultureinfluß erfolgt zu sein. Der mächtigste Mann nach dem König ist der Oberpriester eines heiligen Bezirks an der iberischen Grenze, der dem höchsten Himmelsgott Ahura Mazda, dem Sonnengott Mithra und der Mondgöttin Anahita geweiht ist und durch die in ihm verehrten Götter, wie durch die große Menge seiner Berufspriester an die iranisierenden Kulte Armeniens und Kappadokiens erinnert [1]. Ein Menschenopfer als jährlicher Sühneritus zeigt die ganze ursprüngliche Roheit des Volkes.

Nur in militärischer Hinsicht waren die Albaner nach ihrer Einigung ein beachtenswerter Faktor. Gegen Pompeius haben sie ein Heer von 60 000 Mann zu Fuß und 12 000 Reitern aufgestellt, darunter viele nach iranischer Weise gerüstete Kataphrakten [2]. Mag man davon auch einen starken Abzug auf Rechnung der Einbildungskraft des Autors machen, so bürgt doch die große Rolle, die sie dauernd in den Kämpfen der südlichen Nachbarreiche spielen, für ihre militärische Bedeutung. Ihre stärkste Kraft lag aber in ihren engen Beziehungen zu den verwandten Sarmatenstämmen nördlich der Berge, die ihnen immer gerne Zuzug geleistet haben [3].

Die Albaner waren sichtlich ein sarmatisches Volk aus dem Norden [4], das unter dem Einfluß seiner neuen Nachbarn allmählich iranische Kulturfarbe annahm. Sie bildeten in Neros Zeit einen Einheitsstaat von großer militärischer Kraft, der durch Bande des Blutes mit den Sarmaten des Nordens verbunden war. Die Römer mußten diesen Staat, der den Zugang zum Kaspischen Meere beherrschte, unterwerfen oder vernichten, wenn sie ungehindert den Handel auf diesem Meere aufnehmen wollten. Der Weg nach Hyrkanien und Baktrien führte also durch den albanischen Krieg, der erst die Bahn für die dritte, rein wirtschaftliche Etappe des ganzen Unternehmens frei machen mußte [5].

4. Die pontische Politik Neros.

Die Halbinsel Krim ist im Altertum mit den Häfen an der Südküste des Schwarzen Meeres durch enge Banden wirtschaftlichen und kulturellen Austausches verbunden [6]. Diese uralten Beziehungen haben ihre politische Auswirkung gefunden, als der große Mithridates Eupator von Pontos Bithynien, Paphlagonien, Kolchis und das Bosporanische Reich auf der taurischen Chersones mit seinem väterlichen Reiche vereinigt hat.

Pompeius hat im Jahre 64 dies große pontische Reich für Rom erobert. Der städtereiche Westen bis etwas über den Halys hinaus

---

[1] Über diese kleinasiatischen Mutterkulte der synkretistischen Mithrasreligion s. Cumont, Mon. myst. Mithr. I. 9 ff. 231 ff.

[2] Theophanes bei Str. XI. 502. Plut. Pomp. 34. Ant. 34. Dio XXXVI. 54.

[3] T. a. VI. 32. XI. 9.

[4] Unsere Autoren betonen ausdrücklich die Verwandtschaft der Albaner mit den heute allgemein als Indogermanen anerkannten Sarmaten.

[5] Über die militärischen Vorbereitungen s. u. Kap. IV. § 2. 3.

[6] S. Rost. Ann. XXII. 1 ff.

wurde damals schon als Provinz organisiert und ist bis auf Marc Aurel unter der Verwaltung des Senats geblieben. Der Norden und Osten wurde als Klientelfürstentum eingerichtet, zuerst unter dem Mithridatessohne Pharnakes, dann unter dem Galater Polemon. Im Bosporanischen Reiche ist später wieder eine weibliche Linie des alten pontischen Königshauses auf den Thron gelangt, während Pontos mit Kolchis bis zu seiner Einziehung im Jahre 63 der Dynastie der Polemoniden gehört hat. Zu Beginn der neronischen Regierung bestanden also zwei Klientelreiche in dieser Nordostecke des römischen Gebiets. Am Bosporus herrschte König Kotys I., den Claudius im Jahre 46 gegen seinen älteren Bruder Mithridates II. erhoben hatte. In Pontos regierte seit dem Jahre 37 Polemon II., ein Jugendfreund des Kaisers Caligula, der ihn eingesetzt hatte [1]).

Schon Augustus hatte geglaubt, daß der damals noch einheitliche Klientelstaat am Schwarzen Meere seine zivilisatorische Aufgabe erfüllt und die Völker des Nordostens für die Aufnahme in den unmittelbaren Reichsverband reif gemacht habe. Nur die germanischen und illyrischen Schwierigkeiten des letzten Jahrzehnts seiner Regierung haben seine pontischen Annexionspläne nicht zur Ausführung kommen lassen. Aber auf diese Absichten des ersten Prinzeps möchte ich die Schaffung einer Kaiserlichen Zentral-Beamtenstelle für das alte pontische Reich zurückführen, deren Existenz Rostowzew jüngst von Claudius bis auf Traian verfolgt hat [2]).

Als Erbe der alten Könige verfügte der Kaiser in der Senatsprovinz Bithynia et Pontus über einen sehr ausgedehnten Domanialbesitz, der mit hörigen Bauern besetzt war [3]). An der Spitze dieser kaiserlichen Domänen, die einen Staat im Staate bildeten, stand ein Prokurator, der neben dem Prokonsul eine durchaus selbständige Stellung einnahm. Sein Name erscheint auf den Münzen der Provinz, er baut Straßen und wird neben dem Prokonsul wegen Erpressung im Amt verfolgt. Auch dem Range nach gehören diejenigen Inhaber der Stelle, deren Laufbahn wir kennen, in die Reihe der procuratores praesides. Trotzdem hat Rostowzew sich mit Recht gegen Hirschfelds Auffassung ausgesprochen, daß hier ein Wechsel von kaiserlichen und Senatsstatthaltern anzunehmen sei [4]). Es handelt sich vielmehr um ein Nebeneinander, das in den Verhältnissen der Außenpolitik seinen Ursprung hat. Der kaiserliche Prokurator in Bithynien war der Mittelsmann zwischen dem Bosporanischen Reiche und der römischen Regierung. Unter Claudius ist der Prokurator Junius Cilo der zuständige Beamte für die Regelung der Thronwirren zwischen Mithridates II. und Kotys I. Sein Unterbeamter und späterer Nachfolger Julius Aquila leitet mit dem Statthalter von Moesien zusammen die militärische Intervention. Cilo, nicht der ranghöhere moesische Legat Didius Gallus, führt später mit dem Aorserkönig Eunones die Verhandlungen über die Auslieferung des

---

[1]) S. Brandis in PWRE. III. 779 ff. Art. Bosporos 2.
[2]) Ann. 15 ff. [3]) S. Rost. Stud. 283 ff.
[4]) Rost. Ann. 19, wo auch die Belege, gegen Hirschfeld, Kl. Schr. 566.

zu ihm geflüchteten Mithridates, nimmt den ausgelieferten Gefangenen in Empfang und sorgt für seinen Transport nach Rom [1]. Ebenso ist auch Plinius als Legat von Bithynien der Vermittler der Beziehungen des Bosporanischen Reiches zum Kaiser. Neben dem kaiserlichen Vertrauensmann in Bithynien spielt der Statthalter von Moesien nur die Rolle des benachbarten Generals, der die Truppen für etwaige militärische Unternehmungen zu stellen hat [2].

Der Prokurator, von dem die Rede ist, war also der Vertreter der kaiserlichen Interessen in dem alten Reiche des Mithridates. Er verwaltete die Domänen in der Senatsprovinz, beaufsichtigte die schwierigen Verhältnisse des Bosporanischen Klientelstaates und hat wohl auch dem pontischen Königreich der Polemoniden gegenüber eine ähnliche Stellung eingenommen, wenn uns das bei der kurzen Zeit seines Bestehens auch nirgends überliefert wird. Aus diesem Amte konnte ohne große Mühe der kaiserliche Statthalter einer großpontischen Provinz entwickelt werden. Ich möchte annehmen, daß bereits Augustus diese Stelle geschaffen hat, wenn wir sie auch erst von Claudius an beobachten können.

Die beiden Klientelstaaten am Schwarzen Meere bestanden, wie wir gesehen haben, noch zu Anfang der neronischen Regierung. Aber im Beginn der 60er Jahre ist der eine eingezogen, der andere in seiner Selbständigkeit wesentlich eingeschränkt worden. Daß Nero das Reich des Polemon in eine Provinz verwandelt hat, ist bei den Historikern überliefert [3]. Die Zeit dieses Ereignisses wird im Gegensatz zu der falschen Angabe des Eutrop durch die Römerären der drei großen Städte des Landes auf das Jahr 63 bestimmt [4]. Im Jahre des letzten Partherfeldzuges ist also die Küste vom Halys bis zum Kaukasus römisches Provinzialland geworden.

Das Bosporanische Reich war seit der Einsetzung des Kotys im Jahre 46 mit 2000 Mann bundesgenössischer Truppen besetzt, die zum moesischen Heere gehört zu haben scheinen [5]. Die Belegung des Klientelstaats mit Reichstruppen war notwendig, weil die große sarmatische Wanderung des 1. Jahrhunderts den vorgeschobenen Posten an der Nordküste des Schwarzen Meeres schwer bedrohte. Täubler hat die Richtung und den Zusammenhang der großen Bewegung sehr schön nachgewiesen [6]. Die Alanen, nach chinesischen Quellen das unter dem Namen der oberen Aorser den Griechen bekannte östliche Muttervolk der Aorser, wurden um das Jahr 30 von einem neuen Völkerstoß aus dem Osten über die Wolga gedrängt und haben die verwandten Rhoxolanen und Jazygen vor sich her tief nach Europa hineingeschoben. Die Auswirkung dieser großen Verschiebung an der bosporanischen und moesischen Grenze hat der Regierung Neros große Sorgen bereitet.

Ihre rege Tätigkeit zur Sicherung der römischen Interessensphäre an der Nordküste des Schwarzen Meeres kennen wir aus der Grabschrift

[1] T. a. XI. 18ff. S. dazu Rost. Ann. 17.
[2] S. Rost. Ann. 21.
[3] S. Nero 18. Eutr. VII. 14. Aur. Vict. Ep. 5. h. Aug. v. Aurel. 21. 11.
[4] S. Marquardt Stvw. I. 202. [5] T. a. XII. 15ff. [6] Klio IX, 22ff.

des moesischen Legaten Ti. Plautius Silvanus Aelianus [1]), der ihr Träger war. Er hat zwei Sarmatenkriege geführt, den einen an der unteren Donau, den anderen auf der Krim.

Der Sarmatenkrieg an der Donau sichert den Frieden der Provinz, entlastet die Donaugrenze durch die Ansiedelung von 100 000 Transdanuvianern auf dem Südufer des Stromes, schafft friedliche Beziehungen zu den Bastarnern, Dakern und Rhoxolanen und bringt endlich eine Erweiterung des Reichsgebietes mit sich [2]). Schon der erste Herausgeber hat hier eine zweite Inschrift beigezogen, nach der die Römerära der Stadt Tyras am Dnjestr vom Jahre 57 ausgeht [3]). Plautius scheint also damals die Griechenstädte an der Nordküste des Schwarzen Meeres bis Olbia hin annektiert zu haben [4]). Wenigstens ist der Borysthenes später die Ostgrenze der Provinz [5]).

Am Ende der Inschrift spricht Plautius von einer Überflutung des Bosporanischen Reiches durch die Skythen, die er von der belagerten Stadt Chersonnesos (Sebastopol) vertrieben habe [6]). Die römische Hilfe, der das griechische Klientelreich seine Befreiung verdankte, hat man richtig mit der aus den Münzen ersichtlichen Einschränkung seiner Selbständigkeit im Jahre 63 zusammengebracht [7]). Diese chronologischen Aufstellungen hat Filow [8]) bestätigt und in den Einzelheiten gesichert.

Die moesische Armee hat danach im Jahre 46 an drei Legionen gezählt, ist im Jahre 57 durch die Abgabe der IV Scythica an Corbulo um eine Legion geschwächt worden und hat im Jahre 62 noch einmal die V Macedonica nach dem Orient entsandt, wofür ihr die VII Claudia aus Dalmatien zugeteilt wurde [9]). Der trotz der ersatzlosen Abgabe eines großen Teils der Armee so erfolgreiche Donaufeldzug des Plautius ist demnach nicht in das Jahr 63, sondern in das Jahr 57 zu setzen, was auch mit der Karriere des Legaten recht gut übereinstimmt [10]). Eben weil die Armee geschwächt war, hat Plautius den Krieg offensiv geführt, ist überraschend mitten in die Vorbereitungen zu einem sarmatischen Einbruch über die Donau hineingestoßen [11]) und hat durch sein unerwartetes Vorgehen einen vollen Erfolg erzielt.

Dazu tritt dann die Einbeziehung von Tyras in das römische Gebiet im Jahre 57 als Bestätigung. Endlich bietet uns die Geschichte der Kaisertitulaturen Neros ein weiteres Beweismoment. Im Jahre 57 hat Nero die dritte imperatorische Akklamation empfangen. Man hat sie bisher allgemein nach Schillers Vorgang [12]) mit der fünften des Jahres 58 zusammen auf die beiden Germanensiege des Duvius Avitus

---

[1]) CIL, XIV. 3608 = Dessau 968.

[2]) Per quae pacem provinciae et confirmavit et protulit.

[3]) CIL. III. 781. [4]) Dessau z. d. St. [5]) Ptol. III. 10. 7. 8.

[6]) Scytharum quoque rege a Cerronensi quae est ultra Borustenem opsidione summoto.

[7]) v. Domaszewski, Rh. Mus. 47. 209 f. [8]) Klio Beih. VI. 12 ff.

[9]) Filow 11 ff. 18 ff. gegen Grotefend, Bonn. Jbb. XI. 82 ff. und die von ihm abhängige Vulgata. T. a. XIV. 34 nennt irrig Germanien als bisherige Garnison der IV Scythica.

[10]) S. Filow 21. Die Laufbahn des Plautius bei Liebenam, Vgesch. I. 268 ff.

[11]) Sarmatarum motum orientem oppressit. [12]) Nero 309.

bezogen. Aber die Geringfügigkeit dieser Kämpfe sowohl, als auch ihre taciteische Zusammenfassung unter einem Jahre läßt es unwahrscheinlich werden, daß sie den Anlaß für mehr als eine Akklamation gegeben haben sollten. Der große Sarmatenkrieg des Plautius, den wir demselben Jahre 57 zuschreiben, hat vielmehr dem Kaiser den dritten Imperatortitel eingebracht. Eine Münze der Kolonie Philippi aus diesem Jahre, die Nero im Kriegskleide nach errungenem Siege darstellt [1]), zeigt deutlich, wie groß die Sarmatenfurcht und die Freude über den Sieg bis nach Makedonien hinein damals gewesen ist.

Die Sarmatenflut, der jetzt an der Donau ein fester Damm entgegengestellt war, brach sechs Jahre später verheerend über die Grenzen des Bosporanischen Reiches herein. Die Skythen, worunter in diesem Falle wohl die nördlich der Krim ansässigen Aorser zu verstehen sind, haben die ganze Halbinsel bis zu ihrer westlichsten Stadt überflutet. Plautius hat sie wieder vertrieben und das Königreich wiederhergestellt [2]). Aber bei dieser Gelegenheit ist die Selbständigkeit des alten Klientelstaates in entscheidender Weise eingeschränkt worden.

Im Jahre 63 hat der König Kotys das Recht verloren, sein Bild auf die von ihm geprägten Münzen zu setzen [3]). Er ist also damals in die Stellung eines kaiserlichen Verwaltungsbeamten herabgedrückt worden, was sich auch in der Annahme des Bürgernamens Ti. Julius Cotys ausspricht [4]). Diese Einschränkung der bosporanischen Autonomie kann nur mit dem großen Skytheneinfall zusammenhängen, der dadurch in das Jahr 63 datiert wird.

Gleichzeitig muß aber auch eine wichtige Verschiebung in den Besatzungsverhältnissen eingetreten sein. Anstatt der 2000 Mann bundesgenössischer Truppen, die seit dem Jahre 46 die Halbinsel Krim bewachten, nennt die Legionstafel des Josephos im Jahre 66 eine Besatzung von 3000 Legionaren [5]). Man hat also damals dem wiederhergestellten Klientelstaat eine Legionsbesatzung gegeben, was allem gegenüber den Klientelstaaten seither geübten Gebrauch widerspricht und nur noch im Jahre 57 bei dem ebenfalls schwer bedrohten und völlig von seiner römischen Garnison abhängigen Tigranes von Armenien vorkommt [6]). Der Befehlshaber der halben Legion, die damit auf der Krim festgelegt wurde, war jetzt der eigentliche Herr im Lande, wie auch der armenische König keinen Schritt ohne die Zustimmung des römischen Besatzungschefs tun kann.

Endlich ist damals auch Chersonnesos, die größte Griechenstadt der Krim, aus dem Verbande des bosporanischen Klientelstaates aus-

---

[1]) Cohen I. Nero 368. [2]) S. o. S. 88.

[3]) S. v. Sallet, Ztschr. f. Num. IV, 304 ff. v. Domaszewski 208 ff. Rostowzew, Klio II, 81 f.

[4]) Rostowzew 82.

[5]) B. J. II. 366: *τί χρὴ λέγειν Ἡνιόχους τε καὶ Κόλχους καὶ τὸ τῶν Ταύρων φῦλον Βοσπορανούς τε καὶ περίοικα τοῦ Πόντου καὶ τῆς Μαιωτίδος ἔθνη; παρ' οἷς πρὶν μὲν οὐδ' οἰκεῖος ἐγιγνώσκετο δεσπότης, νῦν τρισχιλίοις ὁπλίταις ὑποτάσσεται, καὶ τετταράκοντα νῆες μακραὶ τὴν πρὶν ἄπλωτον καὶ ἀγρίαν εἰρηνεύουσιν θάλασσαν.* Die Übersetzung von *ὁπλῖται* bei Ritterling 33.

[6]) S. o. S. 19 f.

getreten und als freie Stadt dem römischen Reiche unmittelbar eingegliedert worden. Münzen der Stadt mit der Aufschrift *Σεβαστοῦ εἰρήνη*, aber ohne Kaiserbild, deren älteste aus dem Jahre 67 stammt, zeigen ihre Selbständigkeit, die nur bei der Neuordnung des Jahres 63 entstanden sein kann [1]).

Aber ihre eigentliche Bedeutung gewinnt die Einschränkung der bosporanischen Autonomie durch ihre Gleichzeitigkeit mit der Einziehung des Königreichs Pontos. Wir haben hier eine systematische Aktion zur Beseitigung der Klientelstaaten am Schwarzen Meere vor Augen. Das unmittelbare Reichsgebiet wird auf alle Küsten des Pontos ausgedehnt, die autonomen Zwischengewalten überall ausgeschaltet oder wenigstens in ihrer Selbständigkeit lahmgelegt. Henderson [2]) hat diese große Aktion bereits richtig mit den kaspischen Plänen des Kaisers in Verbindung gebracht. Das neue Provinzialgebiet sollte die Operationsbasis für das Vorgehen auf der kaukasischen Landbrücke bilden.

Unser besonderes Interesse erregen die organisatorischen Fragen, die durch die Ausdehnung des Provinzialsystems auf die Nord- und Ostküste des Schwarzen Meeres aufgeworfen wurden. Das bisherige Reich des Polemon wurde mit Galatien, dem großen Rekrutendepot und Veteranenasyl der Orientlegionen, unter einem Statthalter vereinigt [3]). So entstand hier eine militärisch leistungsfähige Verwaltungseinheit an der Grenze Armeniens und Iberiens. Der militärische Schwerpunkt des römischen Kleinasien, der während des Partherkrieges in dem mit Galatien verbundenen Kappadokien gelegen hatte, wurde durch diese Verfügung nach Norden und Osten, gegen die kaukasischen Länder hin verschoben. Die neue Provinz Pontus et Galatia war offenbar zur Trägerin der neuen kaspischen Politik des Kaisers bestimmt.

Aber ein Blick auf die Karte zeigt, daß die neue Provinz nur ein Provisorium sein konnte. Ihr schmaler, langgestreckter Leib schrie nach einer Verbreiterung und Abrundung. Diese konnte je nach den politischen und militärischen Aufgaben, die ihr zugedacht waren, in verschiedener Richtung gesucht werden. Vespasian, der die ganze Orientpolitik notgedrungen auf die Defensive einstellen mußte, hat in Ostkleinasien durch die Angliederung von Kappadokien und Kleinarmenien eine starke Militärgrenze gegen das armenische Reich geschaffen [4]). Neros offensive Nordostpolitik mußte die notwendige Abrundung der pontischen Provinz aber an ganz anderer Stelle suchen. Das Bosporanische Reich, das im Jahre 63 offenbar zur Annexion vorbereitet worden war, sollte wohl wieder mit Pontos vereinigt werden. Und die Übernahme der Senatsprovinz Bithynien und Pontos in die kaiserliche Verwaltung konnte der neuen Provinz die notwendige kompakte Masse auf dem kleinasiatischen Festlande bieten. Die Wiederherstellung des alten Mithridatesreiches durch die Schaffung einer großpontischen Provinz [5]), die alle römischen Küsten vom thrakischen bis zum kimmerischen Bosporus umfassen sollte, war das erste Ziel der neronischen Nordostpolitik.

---

[1]) Oreschnikow, Mat. 25ff. [2]) Nero 226ff. [3]) S. Marquardt I. 202.
[4]) S. Marquardt ebd. [5]) S. Rost. Ann. 6.

Daß das Bosporanische Reich in den letzten Jahren Neros tatsächlich an die neue pontische Provinz angeschlossen war, läßt sich meines Erachtens noch aus der oben zitierten Josephosstelle [1]) erkennen. Kolchis und das Land der Heniocher an der westlichen Steilküste des Kaukasus gehören hier zu demselben römischen Verwaltungsbezirk wie der Bosporus mit seinen taurischen und maiotischen Anhängen. Es sind dies Länder, die, soweit sie überhaupt römisch waren, bisher dem pontischen Königreich der Polemoniden zugeteilt waren [2]). Und gerade Kolchis, der natürliche Ausgangspunkt aller römischen Unternehmungen am Kaukasus, kann nicht in dem Augenblick von der neuen pontischen Provinz getrennt worden sein, wo sie zur Operationsbasis für die großen kaspischen Pläne Neros bestimmt wurde. Der von Josephos umschriebene Amtsbezirk kann also nicht das Bosporanische Reich sein, sondern ist auf die pontische Provinz zu beziehen, als deren Teil hier das Klientelreich am maiotischen Busen gefaßt ist. In der Erwähnung der Umwohner des Schwarzen Meeres dürfen wir vielleicht einen Hinweis auf den weiten Umfang des gemeinten Begriffs sehen.

Zu demselben Ergebnis führt auch seine Angabe über die römische Flotte im Schwarzen Meere. Die Marine des Polemon, die bisher die Seepolizei im Pontos geübt hatte, wurde im Jahre 63 in den unmittelbaren Reichsdienst übernommen. Sie behielt ihren Standort, wie wir aus Tacitus wissen [3]), mindestens bis zum Jahre 69 in Trapezunt. Die von Josephos genannten 40 Kriegsschiffe sind durch die Art ihrer Erwähnung ausdrücklich als die ganze römische Pontosflotte gekennzeichnet [4]). Wenn sie hier im Zusammenhang mit dem Bosporanischen Reiche genannt werden, so folgt auch hier wieder, daß dies Reich mit dem polemonischen Pontos, dem Trapezunt angehörte, zu einem Verwaltungsbezirk verbunden war.

Die neue großpontische Provinz sollte offenbar den Ausgangspunkt für die Eroberung Albaniens bilden. Das Jahr 63, in dem das Ende des Partherkrieges zu erkennen war, hat im Verfolg des großen Sarmateneinbruchs nach der Krim die organisatorische Grundlage zu dem neuen Unternehmen gelegt. Nach dem Abschluß des Partherfriedens konnte der orientalische Generalstatthalter Corbulo seine Sendboten zur Erkundung des neuen Kriegsschauplatzes aussenden.

---

[1]) B. J. II. 366, S. o. S. 89. [2]) Str. XI. 499. [3]) T. h. II. 47.

[4]) Das gegen Rost. Ann. 14 f., der hier nur eine am Bosporos stationierte Division sehen will.

IV. Der Aufmarsch der Heere für den letzten Orientkrieg.

Die Ziele der neronischen Orientpolitik in den letzten Jahren des Kaisers haben wir in den vorangehenden Kapiteln entwickelt. So bleibt uns noch die reizvolle Aufgabe, zu zeigen, welche militärischen Vorbereitungen für die großen Orientfeldzüge getroffen worden sind, und bis zu welchem Grade der Vollendung sie beim Sturz des Letzten der Cäsaren gediehen waren. Die Quellen hierfür fließen ziemlich reichlich, weil wir über den Judenkrieg, der im wesentlichen mit den für die Eroberung des Ostens bereitgestellten Truppen geführt wurde, recht gut unterrichtet sind, und weil auch die Truppenverschiebungen des Vierkaiserjahres 69 uns sehr genau bekannt sind. Besonders wertvoll ist uns die berühmte und oft behandelte Legionstafel des Josephos, die uns nach offiziellem Material der römischen Regierung einen fast lückenlosen Überblick über die Verteilung des Heeres im Frühjahr 66 bietet [1]).

Ausgangspunkt der Untersuchung muß die militärische Lage im römischen Orient am Ende des Partherkrieges sein. Damals standen, wie wir gesehen haben, sieben vollständige Legionen in den asiatischen Provinzen, die den Kommandobereich Corbulos bildeten [2]). Von ihnen gehörten fünf dem exercitus Syriacus an, der dauernd im Orient stationierten Armee. Es waren die drei von Corbulo im armenischen Kriege zu hervorragender Tüchtigkeit entwickelten Legionen III Gallica, VI Ferrata und X Fretensis und die beiden minderwertigen Paetuslegionen IV Scythica und XII Fulminata [3]). Außerdem standen seit dem Anfang der 60er Jahre zwei Donaulegionen zur Verfügung des Oberkommandos, die moesische V Macedonica und die pannonische XV Apollinaris [4]). Dazu kamen noch Vexillationen von der Donau und vom Nil etwa in der Stärke einer weiteren Legion.

Der Oberfeldherr hat im Jahre 63 zwei Heeresgruppen gebildet. Mit seinen beiden armenischen Legionen III Gallica und VI Ferrata und mit den zur Verstärkung herangezogenen Elitetruppen aus Illyricum

---

[1]) B. J. II. 366 ff. S. u. Kap. IV. § 1. [2]) S. o. S. 28 f.

[3]) Über die dauernde Verstärkung der Orientarmee durch eine fünfte Legion s. o. S. 9.

[4]) S. o. S. 26. 28.

und Ägypten hat er selbst den letzten Partherfeldzug geführt. Die gute X Fretensis und die beiden Paetuslegionen hat er dem neuen syrischen Legaten C. Cestius Gallus zur Deckung der Euphratgrenze und zur Sicherung der Ruhe in Syrien übergeben [1]. Wir müssen uns den Weg von dieser Ordnung zu der Legionsverteilung des Jahres 66 suchen, wie sie sich aus der Legionstafel des Josephos und aus seinen Angaben über die verunglückte Strafexpedition des Gallus nach Judäa ergibt.

1. Die Orientarmee im Frühjahr 66.

Für den letzten Partherfeldzug war ein zentrales Oberkommando für die gesamten Orientstreitkräfte geschaffen worden. Die Statthalter der asiatischen Provinzen hatten den militärischen Befehlen Corbulos Folge zu leisten, obwohl er durch seine Titulatur in keiner Weise über sie hinausgehoben war [2]. Mit dem Abschluß des Vorfriedens von Rhandeia im Sommer 63 [3] fiel die unmittelbare Ursache für das Fortbestehen dieses außerordentlichen Kommandos hinweg. Die Frage, ob Corbulo trotzdem seine außerordentlichen Vollmachten bis zu seiner Abberufung im Winter 66/67 [4] behalten hat, ist von grundlegender Bedeutung. Versuchen wir zunächst, uns an der Hand der Nachrichten über seine Stellung in den Jahren 63 bis 66 ein Bild von seinen Kompetenzen zu machen.

In diese Periode fällt zunächst wahrscheinlich die Erkundung Albaniens unter Corbulos Auspizien [5]. Der bewährte Leiter der Partherpolitik war also auch mit der Vorbereitung des neuen Krieges im Nordosten betraut. Wir folgern hieraus, daß der neue pontische Militärbezirk, der im Jahre 63 als Operationsbasis für die kaspische Unternehmung geschaffen worden war [6], seinem Oberbefehl unterstand. Es scheint sogar, daß er damals Legat von Pontus et Galatia gewesen ist. Denn nach dem übereinstimmenden Zeugnis des Tacitus und des Josephos hat Kappadokien, Corbulos bisherige Provinz, in den Jahren 66 und 69 einen Legaten ohne Legionen [7], den wir unmöglich mit Corbulo gleichsetzen können. Es ist doch eine Selbstverständlichkeit, daß der Leiter der militärischen Vorbereitungen nicht in einer Provinz seinen Sitz hat, die keine Besatzung hat.

Corbulo war aber trotz des Wechsels seines unmittelbaren Amtsprengels bis zum Herbst 66 der verantwortliche Pfleger der Beziehungen zu dem armenischen Vasallenstaat. Daß die III Gallica im Sommer 64 unter seinen Auspizien eine Burg in Sophene baut [8], will ich nicht urgieren. Aber Corbulos jugendlicher Schwiegersohn Annius Vinicianus geleitet den Tiridates, natürlich im Auftrage seines Schwiegervaters, nach Rom und wird vom Kaiser, obwohl er noch nicht dem Senat angehört, durch die Verleihung eines Suffektkonsulats in der

---

[1]) T. a. XV. 26. S. o. S. 29. [2]) S. o. S. 28.
[3]) T. a. XV. 33. S. o. S. 30. [4]) S. u. Kap. IV. § 2.
[5]) S. o. S. 62 ff. [6]) S. o. S. 90 f. [7]) T. h. II. 81. B. J. II. 368.
[8]) S. o. S. 30. Das kann auch noch vor Corbulos Versetzung gewesen sein.

überschwenglichsten Weise geehrt [1]. Und als Tiridates im Herbst 66 ein großes Gefolge von griechischen Künstlern für den Wiederaufbau von Artaxata mit sich führt, da ist es wieder Corbulo, der beim Grenzübergang dem Aufwand des Vasallen Schranken setzt [2].

Doch auch die Aufsicht über den armenischen Vasallenstaat, die Corbulo bis zu seiner Abberufung ausgeübt hat, kann noch als Kompetenz der pontischen Provinz betrachtet werden, die ja eine lange gemeinsame Grenze mit Armenien hat. Entscheidend für die Frage nach dem Fortbestehen des außerordentlichen Oberkommandos sind Corbulos Beziehungen zu dem syrischen Legaten Cestius Gallus, der im Jahre 63 sein Unterfeldherr gewesen war [3] und später gleichzeitig mit ihm abberufen wurde. Die jüdische Katastrophe des Gallus werden wir später in ihrer großen geschichtlichen Bedeutung würdigen [4]. Hier genügt der Hinweis, daß der Kaiser den maßgebenden Offizieren die Schuld an der unverhältnismäßig schweren Niederlage beimaß und ihre Abberufung verfügte.

Aber nicht nur Gallus, sondern auch Corbulo ist im Winter 66/67 abberufen und bei seiner Landung in Griechenland zum Selbstmord gezwungen worden [5]. Unter dem Einfluß der antiken Überlieferung hat man sich gewöhnt, dem Despoten Nero jeden Willkürakt und jede Torheit zuzutrauen. So soll er Corbulo zum Selbstmord getrieben haben, weil er sich schämte, vor ihm als Kitharoede aufzutreten [6]. Nach einer anderen Version soll der Primipilar Arrius Varus den Feldherrn politischer Umtriebe gegen den Kaiser verdächtigt haben [7], was man dann mit der verunglückten vinicianischen Verschwörung des Jahres 66 in Zusammenhang gebracht hat [8]. Beide Erklärungen scheinen mir nicht das Richtige zu treffen. Vielmehr steht Corbulos Abberufung und die unversöhnliche Haltung des Kaisers ihm gegenüber meines Erachtens im Zusammenhang mit der Katastrophe des Gallus und der schweren Schädigung des kaiserlichen Ansehens, die durch ihre Folgen ausgelöst worden ist. Corbulo ist als Oberbefehlshaber der Orientarmee und Vorgesetzter des syrischen Legaten für die ungenügende Stärke der Besatzungsarmee verantwortlich gemacht worden.

Und nun finden wir schließlich noch einen allgemeinpolitischen Grund für die Aufrechterhaltung des asiatischen Generalkommandos. Der Partherfriede war in den Jahren 63 und 64 wohl abgeschlossen, aber noch nicht ratifiziert worden. Der Druck des verstärkten Ostheeres unter einheitlichem Oberbefehl mußte wenigstens so lange wirken, bis Tiridates durch den Antritt der verabredeten Romreise den ernsten Willen zur Vertragserfüllung gezeigt hatte [9]. Die Generalstatthalterschaft Corbulos sowohl, als auch die Verstärkung seiner Armee durch die beiden Donaulegionen müssen demnach bis mindestens zum Frühjahr 66 bestehen geblieben sein.

---

[1]) Dio LXII. 23. [2]) Dio LXIII. 6. 6. [3]) S. o. S. 29.
[4]) S. u. Kap. IV. § 2. [5]) Dio LXIII. 17. 5. T. h. III. 6.
[6]) Dio l. l. [7]) T. h. l. l. [8]) S. Nero 36. S. PIR. I. 74. Stein 407.
[9]) S. o. S. 33.

Corbulo war also bis zu seiner Abberufung als Legat von Pontus et Galatia Oberbefehlshaber der verstärkten Orientarmee. In dieser Eigenschaft hat er neben der Sicherung der parthischen und armenischen Grenze die Vorbereitungen für den albanischen Krieg betrieben. Aber auch die Vorkehrungen für den äthiopischen Krieg scheinen nicht ohne Fühlung mit dem orientalischen Hauptquartier geführt worden zu sein. Es ist die Laufbahn des bekannten Ti. Julius Alexander, die uns auf diese Vermutung bringt. Im Jahre 63 weilte dieser hervorragende ritterliche Beamte, der einer ausnahmsweise zum römischen Bürgerrecht gelangten jüdischen Familie aus Alexandreia entstammte, in amtlicher Eigenschaft beim Stabe Corbulos [1]). Da er schon Epistratege der Thebais und Prokurator von Judaea gewesen war, und da er vom Jahre 66 ab unter den allerhöchsten Reichsbeamten rangiert, so müssen wir in ihm wohl den ersten ritterlichen Offizier der Orientarmee, den praefectus castrorum exercitus Syriaci sehen [2]). Dieser bewährte Generalstabschef Corbulos ist nun im Frühjahr 66, also unmittelbar nach dem Antritt der Romreise durch Tiridates, zum Vizekönig von Ägypten ernannt worden [3]). Die beiden Männer, die in engem Zusammenwirken den letzten Partherfeldzug organisiert hatten und seitdem in emsiger gemeinsamer Arbeit die Vorbereitungen für die kaspische Unternehmung gefördert hatten, wurden jetzt an die Spitze der beiden großen Kriegsheere des Orients gestellt. Ihr erprobtes Einverständnis sollte offenbar die notwendige Einheitlichkeit in den Rüstungen für die großen Orientkriege sichern und ein Gegeneinanderarbeiten der beiden Armeeoberkommandos nach Möglichkeit ausschließen. Das Reich bedurfte bei der Schwäche seiner militärischen Kräfte und bei ihrer bevorstehenden großen Anspannung dringend der Ausschaltung aller überflüssigen Reibungen.

Auch der Verbleib der illyrischen Verstärkungen im Amtsbereich Corbulos läßt sich erkennen. Die beiden Donaulegionen haben noch im Jahre 67 im Orient gestanden. Als Vespasian zu Anfang dieses Jahres den Oberbefehl gegen die Juden übernahm, waren die V Macedonica und die XV Apollinaris, wie schon Mommsen gesehen hat [4]), noch nicht in ihre Heimatprovinzen Moesien und Pannonien zurückgekehrt. Der schlagendste Beweis hierfür ist nach v. Domaszewskis treffenden Ausführungen die Legionsliste des Josephos [5]), die nach Webers Aufstellungen der Einleitung von Vespasians Kommentarien entstammt [6]).

Wir gehen damit zur Besprechung dieses wertvollen Dokuments über. In eine Rede des Königs Agrippa, der den zum Aufruhr geneigten Juden im Juni 66 ihr törichtes Vorhaben auszureden sucht, hat der Autor eine Liste der römischen Provinzen mit Angabe der Stärke der in ihnen stehenden Legionstruppen eingelegt. Dabei wird jedesmal die frühere Macht und Größe des Provinzialvolks mit der geringen Zahl

---

[1]) T. a. XV. 28. [2]) S. Stein in PWRE. X. 155. Art. Julius 59.
[3]) B. J. II. 309. [4]) R. G. V. 533. 1.
[5]) B. J. II. 366ff. S. dazu v. Domaszewski Rh. Mus. 47. 207ff.
[6]) Josephos u. Vespasian. 1921.

der Legionen in einen rhetorisch wirksamen Gegensatz gestellt. Aus den anderweitigen Nachrichten über die damalige Verteilung der Legionen, die namentlich für das Vierkaiserjahr sehr reichlich fließen, läßt sich die Authentizität des von Josephos benützten Materials aufzeigen. Ich gebe eine tabellarische Übersicht über das Material, wobei wesentliche Abweichungen des Josephos von den gesicherten Tatsachen durch den Druck gekennzeichnet sind.

Provinz.	Josephoszahl.	Tatsächl. Zahl.	Überl. Legionsnamen[1]).
Moesia.	2.	2.	VII Claudia, VIII Augusta[2]).
Dalmatia.	1.	1.	XI Claudia[3]).
Pannonia.	—	2.	X Gemina, XIII Gemina[4]).
Germania.	**8.**	**7.**	I, V Alaudae, XV Primigenia, XVI, IV Macedonica, XXI Rapax, XXII Primigenia[5]).
Britannia.	4.	4.	II Augusta, IX, XIV Martia Victrix, XX Valeria Victrix[6]).
Hispania.	1.	1.	VI Victrix[7]).
Africa.	1.	1.	III Augusta[8]).
Ägyptus.	2.	2.	III Cyrenaica, XXII Deiotariana[9]).
Syria.	—	**7.**	III Gallica, IV Scythica, V Macedonica, VI Ferrata, X Fretensis, XII Fulminata, XV Apollinaris[10]).
Summe:	19.	27.	

Josephos gibt also insgesamt die Standorte von 19 Legionen an. Doch gibt er der Rheinarmee eine Legion zu viel und läßt zwei ganze Armeen, die pannonische und die orientalische, mit nachweislich 9 Legionen aus. Nimmt man diese Änderungen an seinen Angaben vor, so kommt auch bei ihm die Gesamtzahl von 27 Legionen heraus, die vor der neronischen Heeresvermehrung angesetzt werden muß[11]). Die Fehler des Josephos lassen sich leicht erklären. In Germanien standen sowohl im Jahre 43, als Vespasian dort Legionslegat war, als auch nach dem Jahre 70, in der Abfassungszeit der mutmaßlichen Quellenschrift, acht Legionen. Diese Zahl konnte sich demnach leicht in den Text der vespasianischen Kommentarien einschleichen. Moesien und Pannonien, in der Vorlage als zwei illyrische Provinzen mit je zwei Legionen nahe benachbart, sind offenbar dem landesunkundigen Josephos in eine Provinz Illyricum mit zwei Legionen zusammengeflossen.

Der dritte Fehler endlich, die Auslassung der Orientarmee, muß aus den verschiedenen literarischen Absichten der Quelle und des Ausschreibers erklärt werden. Nach der erkennbaren Anordnung bildeten die Orientlegionen in der Vorlage den Schluß der Liste. Und zwar

---

[1]) Im allgemeinen sind nur die Nummern bezeugt. Für die Namen s. Marquardt II. 440.

[2]) S. Filow 11 ff., 18 ff., 21. [3]) S. Marquardt 434. 3.

[4]) S. Ritterling 33 ff. [5]) T. h. I. 55. [6]) T. a. XIV. 32. 34.

[7]) S. Marquardt 433. 2. [8]) S. Marquardt 433. 4.

[9]) S. Marquardt 433. 7. 8. [10]) S. o. S. 92. [11]) S. Marquardt 432.

werden diese Truppenteile, die das Heer des Vespasian gebildet haben, nach Namen und Wert genauer bestimmt und nach ihren Standorten näher bezeichnet worden sein. Diese eingehende Schilderung war für Josephos, der nur Zahlen brauchte, überflüssig. So hat er die Liste da abgebrochen, wo sie in ihrer Ausführlichkeit über sein Bedürfnis hinausging. Seine weitere Darstellung scheint mir aber bei der Selbstverständlichkeit, mit der sie die Legionen Asiens als bekannte Größen behandelt, auf eine Charakteristik der eben angedeuteten Art in seiner Vorlage hinzuweisen.

Für unseren augenblicklichen Zweck ergibt die Legionsliste zwei Dinge von Bedeutung. Die beiden Donaulegionen waren im Frühjahr 66 noch nicht wieder aus dem Orient in ihre Friedensstandorte zurückgekehrt. Denn Spanien hat nur eine Legion, was seit der Ablösung der in den Orient entsandten XV Apollinaris durch die spanische X Gemina der Fall war [1]). Und in Illyrien standen nur fünf Legionen anstatt der sechs, die vor dem Jahre 60 dort gelegen hatten [2]). Noch im Jahre 66 stehen also die beiden im Westen fehlenden Legionen bei der von Josephos ausgelassenen Armee Corbulos [3]). Denn auch in Ägypten standen damals nur zwei Legionen wie im Frieden [4]). So hatte Corbulo bis zum Eintreffen des Tiridates in Rom die sieben Legionen in der Hand, die ihm für den Partherkrieg gegeben worden waren. Da Josephos uns aber leider die Verteilung dieser sieben Legionen auf die einzelnen asiatischen Provinzen des Reiches unterschlagen hat, so müssen wir den Versuch machen, sie aus unseren sonstigen Nachrichten zu erschließen.

Vom Jahre 62 an hatte die an der armenischen Grenze aufgestellte Feldarmee aus den vier Elitelegionen III Gallica, V Macedonica, VI Ferrata und XV Apollinaris bestanden, während die syrische Besatzungsarmee des Cestius Gallus die drei Legionen IV Scythica, X Fretensis und XII Fulminata umfaßt hatte [5]). Unsere nächste Nachricht ist die Angabe des Josephos über die Zusammensetzung des Cestiusheeres, das im Dezember 66 zu einer Strafexpedition nach Judaea aufgebrochen ist. An dieser unglücklichen Expedition war außer der XII Fulminata, die den Kern der Truppe bildete, auch die VI Ferrata mit Teilen ihres Bestandes beteiligt [6]). Diese Elitelegion ist also in der Zwischenzeit zur Gruppe des Cestius übergetreten. Außer diesen beiden Legionen ist aber die minderwertige IV Scythica mit Sicherheit dem Besatzungsheere zuzurechnen. Die X Fretensis stand damals in Melitene auf Grenzwacht gegen Armenien [7]). Ob wir sie noch zum Kommandobereich des Cestius zählen sollen, ist festzustellen.

In den Jahren nach dem Friedensschluß ist an der armenischen Grenze entlang eine Linie von Kastellen angelegt worden. Tacitus [8])

---

[1]) S. Ritterling, Rhein. Mus. 59. 55ff. [2]) S. Filow 22.
[3]) S. v. Domaszewski 210.
[4]) Über die Verlegung der XV Apollinaris nach Ägypten im Herbst 66 s. u. Kap. IV. § 2.
[5]) S. o. S. 92. [6]) B. J. II. 500. 544. [7]) B. J. VII. 17.
[8]) T. h. II. 6: quidquid castrorum Armeniae praetenditur.

erwähnt ihre Besatzung unter den Truppen, die um Mitte 69 für die Schilderhebung Vespasians in Betracht kommen. Bei der Errichtung der Forts am unteren Arsanias finden wir im Jahre 64 die III Gallica tätig [1]. Das Standlager, von dem aus sie diese vorgeschobenen Stellungen gebaut und besetzt hat, war zweifellos das Lager von Melitene gegenüber der Einmündung des Arsanias in den Euphrat, wo Corbulo im Jahre 62 sein Feldheer versammelt hatte, und wo im Jahre 66 die X Fretensis, vom Jahre 70 ab dauernd die XII Fulminata gestanden hat [2]. Zwischen 64 und 66 ist also die VI Ferrata zur Ablösung der X Fretensis nach Syrien gegangen. Diese hat ihrerseits die III Gallica in Melitene ersetzt und für andere Zwecke frei gemacht. Die III Gallica sollte offenbar irgendwo in Kleinasien mit den beiden illyrischen Legionen für die neuen Unternehmungen bereitgestellt werden.

In welcher Provinz diese Heeresgruppe stand, ist nach dem Vorangegangenen klar. Es kann sich nur um die neue Provinz Pontus et Galatia handeln, in der wir das Aufmarschgebiet für den albanischen Feldzug erkannt haben [3]. Als ihr Statthalter hat Corbulo den neuen Feldzug vorbereitet. Hier muß deshalb auch seine neue Feldarmee zusammengestellt und in kriegsmäßigen Zustand gebracht worden sein.

Mit dieser Verschiebung des militärischen Schwerpunkts nach Norden hängt offenbar auch der Wechsel in der Verteilung der syrischen Legionen zusammen. Die Besatzungsarmee mußte um eine vierte Legion verstärkt werden, die bei Melitene die Aufsicht über die Straße nach Tigranokerta und Artaxata führte. Sie wurde nicht dem Legaten von Kappadokien unterstellt, der nach dem Zeugnis des Josephos und des Tacitus kein militärisches Kommando hatte [4]. Dann hat sie aber wahrscheinlich dem syrischen Legaten unterstanden, der somit bei der Verlegung des Feldheeres nach Norden und Osten zwei gute Legionen für den Grenzschutz und zwei minderwertige für Polizeizwecke erhielt. Wie das Oberkommando nach der Abreise des Tiridates über die drei ihm verbliebenen Elitelegionen verfügt hat, haben wir jetzt festzustellen.

2. Die Rüstungen des Jahres 66.

Wieder sind es die Angaben des Josephos über die Truppenbewegungen im jüdischen Kriege, von denen wir auszugehen haben. Vespasian reist im Frühjahr 67 durch Kleinasien nach dem Kriegsschauplatz und zieht die V Macedonica und die X Fretensis über Antiocheia nach seiner Operationsbasis Ptolemais [5]. Von diesen Legionen gehört die eine dem in Pontos stationierten Feldheer an, während die andere in Melitene auf Grenzwacht gestanden hatte. Sie ist wahrscheinlich wieder durch die III Gallica abgelöst worden, die seitdem dem syrischen Grenzheer des Licinius Mucianus zugerechnet wird [6]. Aus dieser Verschiebung ergibt sich die Richtigkeit unserer Aufstellungen über den Aufenthalt der III Gallica und der V Macedonica.

Von diesen beiden Legionen trennt Josephos scharf die XV Apolli-

---

[1] S. o. S. 30. [2] B. J. VII. 17. 18. [3] S. o. S. 90.
[4] S. o. S. 93. [5] B. J. III. 29. 65. [6] T. h. II. 4.

naris, die Vespasians Sohn Titus zur See in einem nicht näher bezeichneten Alexandreia aufsucht und von dort zu Lande in Eilmärschen nach Ptolemais führt [1]). Von der Deutung dieses Alexandreia hängt die Lösung der Frage ab, für welchen Zweck diese Legion bestimmt gewesen war.

Die natürliche Deutung ist die auf die Hauptstadt Ägyptens, womit die Bestimmung für den aethiopischen Feldzug gegeben wäre [2]). Mommsen [3]) hat dagegen mit zwei Argumenten polemisiert und dem kilikischen Alexandreia am issischen Meerbusen den Vorzug gegeben, wo die Legion zum Abtransport in ihre illyrische Garnison bereit gestanden habe. Der Marsch von Ägypten nach Ptolemais führe durch das Insurrektionsgebiet, könne also nicht so ungestört verlaufen sein, wie Josephos behaupte. Und die zehnte Legion sei nicht vom Nil, sondern vom Euphrat zum Heere gekommen. Das zweite Argument beruht auf einem inzwischen von Niese [4]) korrigierten Fehler der Handschriften, ist also gegenstandslos geworden. Auch den anderen Grund hat Weber als hinfällig erwiesen, da Titus drei Jahre später denselben Weg ebenso unbehelligt benützt [5]).

Aber Weber selbst versucht mit neuen Argumenten, dieselben These zu beweisen [6]). Der Zusammenbruch des Gallus habe den schleunigen Einsatz einer frischen Truppe gefordert. Deshalb sei die beschleunigte Seereise des Titus von Achaia aus als ein Voraneilen auf den Kriegsschauplatz mit einer schleunigst nach seinem Landungshafen herangezogenen Legion zu fassen. Ferner sei die Anwesenheit einer dritten Legion in Ägypten weder bezeugt, noch auch nur wahrscheinlich.

Auch diese Gründe schlagen jedoch nicht durch. Nach dem eigenen Zeugnis des Josephos waren die Juden über ihren Sieg ebenso überrascht, wie die Römer über ihre Niederlage [7]). Sie mußten seine Ausnützung erst in langwieriger Arbeit organisieren und waren machtlos gegen die schwache römische Grenzverteidigung. Im Süden genügte die aus einer Cohorte und einer Ala bundesgenössischer Truppen bestehende Besatzung von Askalon, um ihnen die Besetzung der Küste unmöglich zu machen [8]). Und in Galiläa wurde Josephos mit Sepphoris, das eine römische Besatzung hatte und zäh an Rom festhielt, trotz aller Bemühungen nicht fertig [9]), hatte also ebenfalls weder Zeit, noch Kraft, um über die Grenzen des jüdischen Sprachgebiets hinauszugreifen. Die geschlagene römische Truppe war also zur Beschränkung des Aufstandes auf seinen Herd noch voll imstande. Nur seine Niederwerfung und die Eroberung des Landes erforderte die Zusammenziehung neuer starker Kräfte. Bis zum Beginn der Offensive im Frühjahr 67 konnte aber Titus auch über Ägypten nach Ptolemais gelangen, wenn er seine Reise, wie uns ausdrücklich berichtet wird, nach Möglichkeit beschleunigte.

---

1) B. J. III. 65. 66. 2) So Pfitzner 38. 3) R. G. V. 533. 1.

4) *Τὸ πεμπτον καὶ δέκατον τάγμα* war in *τὸ πέμπτον καὶ τὸ δέκατον τάγμα* verschrieben.

5) B. J. V. 1. S. Weber 114 ff. 6) 114 ff. 7) B. J. II. 562 ff.

8) B. J. III. 9 ff. 9) B. J. III. 29 ff.

Weiter scheint mir auch die Chronologie des Josephos gegen Webers Auffassung zu sprechen. Ohne Gewaltanwendung gegen den Text ist es nicht möglich, die Ankunft des Titus in Ptolemais vor die des Vespasian zu setzen. Josephos sagt: Titus kommt nach Ptolemais *κἀκεῖ τὸν πατέρα καταλαβὼν δυσὶ τοῖς ἅμα αὐτῷ τάγμασι . . . ζεύγνυσι τὸ ἀχθὲν ὑπ' αὐτοῦ πεντεκαιδέκατον*[1]). Das heißt: In Ptolemais trifft er seinen Vater an und führt ihm die XV Apollinaris zu. Vespasian ist also vorher da, wie denn auch die Ankunft des Titus erst später erzählt wird. Das Wort *καταλαβόν*, das bei unserer Auffassung die natürliche Bedeutung „antreffen, vorfinden" behält, ist für Weber kaum verständlich. Und er muß einen feinen Plan des Josephos konstruieren, der die verspätete Erzählung der Ankunft des Titus literarisch motivieren soll[2]). Aber das ganze künstliche Gebäude stürzt zusammen, wenn wir durch die wörtliche Übersetzung von *καταλαβών* die Möglichkeit gewinnen, die Reihenfolge der Begebenheiten bei Josephos für die chronologische zu halten. Ist Titus jedoch erst nach seinem Vater in Ptolemais angekommen, so hat es die größere Wahrscheinlichkeit, daß er den weiteren Weg über das ägyptische Alexandreia eingeschlagen hat.

So bleibt noch die Frage, ob wir den Aufenthalt einer dritten Legion in Alexandreia für das Jahr 66 wahrscheinlich machen können. Zunächst sind zwei Dinge festzuhalten. Josephos kennt in der Legionsliste nur zwei ägyptische Legionen[3]). Und bei dem alexandrinischen Judenpogrom des Sommers 66 werden auch nur zwei Legionen erwähnt[4]). Damit ist aber noch nicht ausgeschlossen, daß im Herbst 66 noch eine dritte, nicht zur Besatzung gerechnete Legion für den bevorstehenden äthiopischen Krieg nach Alexandreia verlegt worden sein könnte. Ihre Versetzung kann mit dem von Josephos übergangenen Passus über die Orientarmee verloren gegangen sein[5]).

Im Jahre 66 waren nämlich die Rüstungen für den Nilfeldzug bereits in vollem Gange. Das Frühjahr brachte die Ernennung des Feldherrn Ti. Julius Alexander[6]). Wenige Wochen nach seiner Ankunft in Alexandreia erscheinen beim Judenpogrom 2000 Mann bundesgenössischer Truppen, die eben aus Africa eingetroffen[7]) und natürlich für den äthiopischen Krieg bestimmt sind. Tacitus[8]) belehrt uns, daß die ala Siliana, die später im Bürgerkriege zwischen Otho und Vitellius eine entscheidende Rolle gespielt hat, zu diesen für den Feldzug bereitgestellten Truppen aus der Provinz Africa gehört hat. Aber auch Legionstruppen müssen herangezogen worden sein. Denn die beiden Besatzungslegionen Ägyptens hatten starken einheimischen Ersatz, und ihr geringer militärischer Wert war bekannt[9]). Auch ist ohne weiteres zu vermuten, daß die Armee für den geplanten Feldzug mindestens auf die alte augusteische Stärke von drei Legionen gebracht worden ist. Zum Überfluß wissen wir, daß im Herbst 67 Detachements von allen germa-

---

[1]) B. J. III. 64. 65. [2]) 115f. [3]) S. o. S. 97.
[4]) B. J. II. 494.
[5]) Ähnlich ist die Angabe, Kappadokien habe keine Besatzung, wobei die in Melitene liegende Legion zum syrischen Heere gerechnet wird. S. o. S. 98.
[6]) S. o. S. 95. [7]) B. J. II. 494. [8]) T. h. I. 70. [9]) S. Wilcken, Grundz. 204.

nischen Legionen für den Krieg nach Alexandreia transportiert worden sind [1]).

Vor der Niederlage des Gallus war aber nicht die Rheinarmee, sondern Corbulos exercitus Syriacus mit seinen illyrischen Verstärkungen das gegebene Reservoir für die Auffüllung des ägyptischen Heeres. Die eine der im Orient stehenden Donaulegionen war die natürliche Ergänzung des ägyptischen Dreilegionenheeres, das man für den äthiopischen Krieg brauchte. Und wenn nach dem Bericht des Josephos bei wörtlicher Ausdeutung Titus die früher corbulonische XV Apollinaris aus Ägypten herangeholt hat, so haben wir keinen Grund, diese in sich sehr wahrscheinliche Angabe zu bezweifeln. Die XV Apollinaris ist offenbar im Herbst 66 nach Ägypten gegangen, um den Kern des äthiopischen Expeditionskorps zu bilden.

Zur Verwendung im albanischen Kriege waren demnach bei niedrigster Berechnung der für die Deckung der Euphratgrenze, für die Aufrechterhaltung der Ruhe in Syrien und für die äthiopische Unternehmung notwendigen Kräfte nur noch zwei Legionen von der Orientarmee verfügbar. Es waren die III Gallica und die V Macedonica, die Corbulo in seiner pontisch-galatischen Provinz bereitgestellt hat [2]). Das waren aber offenbar zu wenig Truppen, um in dem schwierigen albanischen Gelände einen schnellen und sicheren Erfolg gegen die kriegerische Bevölkerung zu gewährleisten. Es mußte zum wenigsten noch eine dritte Legion für den Feldzug freigemacht werden.

Da man aber weder am Rhein, noch an der Donau, noch in Britannien einen vollen Verband glaubte entbehren zu können, und da man weder Spanien, noch Afrika völlig von Legionen glaubte entblößen zu dürfen, so blieb nur der Ausweg der Errichtung einer neuen Legion. Das war bei der finanziellen Struktur des Reiches und bei dem großen Mangel an Dienstpflichtigen kein ganz leichter Entschluß. Aber der Erwerb einer großen neuen Provinz war, wie der Vorgang des Claudius bei der britannischen Unternehmung gezeigt hatte, ohne die Anwendung dieses Mittels nicht möglich.

So hat denn der Kaiser kurz vor seiner Abreise nach Griechenland im Sommer 66 den Befehl zur Aushebung einer neuen Legion erteilt, die aus Italikern von sechs Fuß Länge bestehen sollte [3]). Die neue Truppe, die ihn nach den Kaspischen Toren begleiten und mit ihm den neuen Weg nach Indien eröffnen sollte, hat er in durchsichtiger Anspielung phalanx Alexandri Magni genannt. Als sie im Frühjahr 68 ihren Adler erhielt und gegen Galba geführt wurde, bekam sie den offiziellen Namen legio I Italica [4]).

Ihre Bildung bedeutete ein Zurückgreifen auf die letzte militärische Reserve, auf die in Italien ansässige bürgerliche Bevölkerung besten Rechts. Zwar hatte Augustus im Sinne der nationalrömischen Reaktion gegen den hellenistischen Kosmopolitismus Cäsars und des Antonius, deren Vertreter er war, das Legionsheer wieder auf der römischen Bürger-

---

[1]) S. u. Kap. IV. § 3. [2]) S. o. S. 98.
[3]) S. Nero 13. [4]) S. Marquardt II. 435. 1.

schaft aufgebaut. Aber ein großer Teil des Ersatzes bestand schon zu seiner Zeit aus Angehörigen der provinzialen Stadtgemeinden, denen bei der Aushebung das römische Bürgerrecht verliehen wurde [1]). So hatte er selbst die galatische Legion des Deiotarus bei der Einziehung dieses Klientelreiches mit dem römischen Bürgerrecht beschenkt und unter dem Namen XXII Deiotariana in die Reichsarmee aufgenommen [2]). Und nach der Varusschlacht ist eine ganze Legion aus Provinzialen gebildet worden [3]). Der Ersatz aus den Provinzen nahm mit der Zeit, namentlich in den Orientlegionen, einen immer größeren Raum ein. Nur für die in Rom stationierte Kaisergarde ist das Italikerprinzip aus durchsichtigen Gründen zunächst nicht durchbrochen worden. Wenn nun Nero im Jahre 66 eine ganze Legion aus Italikern aufstellen läßt, so hängt diese außerordentliche Maßnahme offensichtlich zusammen mit der gleichzeitigen erstmaligen Verwendung der Prätorianer im Felde, die wir später eingehend besprechen [4])

Jetzt können wir uns ein klares Bild von den militärischen Vorgängen des entscheidungsvollen Jahres 66 machen. Als Tiridates den Weg nach Rom betreten hatte, war der Augenblick zum Handeln gekommen. Cn. Domitius Corbulo, der bewährte Leiter der Orientangelegenheiten, und sein bisheriger verdienter Generalstabschef Ti. Julius Alexander sollten in persönlicher Anwesenheit des Kaisers, was unsere ganzen Quellen übereinstimmend bezeugen [5]), die beiden großen Feldzüge zum oberen Nil und zum Kaspischen Meere leiten.

Alexander erhielt zu den beiden nicht sehr hochwertigen Besatzungslegionen III Cyrenaica und XXII Deiotariana noch die pannonische XV Apollinaris und starke bundesgenössische Kontingente aus der Provinz Africa hinzu. Die Rüstungen waren hier im Herbst 66 so weit gediehen, daß der Feldzug beim Eintreffen des Kaisers alsbald eröffnet werden konnte.

Das syrische Heer Corbulos blieb in das Besatzungsheer des syrischen Statthalters, das auch die Grenzlegion in Melitene umfaßte, und in die pontische Feldarmee geteilt. Zur III Gallica und zur V Macedonica, die in Corbulos pontischer Provinz auf den Beginn des albanischen Krieges warteten, sollte noch die neugebildete I Italica hinzutreten. Da diese auch bei schnellster Arbeit kaum vor dem Herbst 67 im Aufmarschgebiet eintreffen konnte, so war vor dem Frühjahr 68 nicht mit der Eröffnung des albanischen Feldzuges zu rechnen.

Im Herbst 66 war so der Augenblick gekommen, wo der Kaiser die lang geplante Reise in den Orient antreten konnte. Schon im Frühjahr 64 war er einmal zur Reise fertig gewesen, hatte aber die Fahrt im letzten Augenblick wieder aufgegeben. Ein böses Vorzeichen soll ihn zurückgehalten haben [6]). Ich möchte lieber an einen politischen Grund der Verschiebung glauben, den man etwa in der stündlich er-

---

[1]) S. Mommsen, Ges. Schr. VI. 20 ff. [2]) Mommsen 24. [3]) Mommsen 33.
[4]) S. u. S. 104.
[5]) T. a. XV. 36. h. I. 6. Plin. VI. 40. Dio LXIII. 8. 1. S. Nero 19.
[6]) T. a. XV. 34. S. Nero 19.

warteten Ankunft des Tiridates zur Huldigung suchen könnte. Die Beurteilung des Vorgangs als einer schalen Komödie, die Tacitus gibt, wird dadurch nicht gemildert. Der Kaiser hat seinem Ansehen selbst einen schweren Stoß versetzt und ist durch sein Dableiben Zeuge des großen Stadtbrandes geworden, für dessen Urheber ihn sogar ein bösartiges Gerücht mit Zähigkeit erklärt hat.

Nach der Huldigung des Tiridates wurden die Reisepläne alsbald wieder aufgenommen. Der Kaiser hat bald darauf eine Zusammenkunft mit dem parthischen Großkönig für die Zeit seines asiatischen Aufenthalts verabredet [1]. Er hat den Befehl zur Errichtung der phalanx Alexandri Magni gegeben und dabei seine Absicht verlautbart, sie selbst zu den Kaspischen Toren zu führen [2]. Man wußte, daß er nach dem Orient in den Krieg ziehen wollte. Aber da er, fügt Dio boshaft hinzu, sich klar bewußt war, daß die neuen Unternehmungen auch ohne sein persönliches Erscheinen gelingen würden, so zog er es vor, eine Kunstreise durch Griechenland zu machen [3]. Wir wissen aus den Arvalakten, daß er Ende September 66 nach Griechenland abgereist ist [4]. Und er ist dort geblieben, bis das Aufflammen der Empörung im Westen ihn wieder nach Rom zurückgescheucht hat. Der Verdacht, dem Dio Worte geliehen hat, kann also bei der Betrachtung des äußeren Hergangs tatsächlich entstehen.

Wenn wir aber den ganzen Zusammenhang der Ereignisse mit dem guten Willen betrachten, dem vielgeschmähten Kaiser gerecht zu werden, so kommen wir zu einem anderen Ergebnis. Seine Abreise nach Griechenland fällt ein halbes Jahr vor den Zeitpunkt, in dem der äthiopische Krieg eröffnet werden konnte [5]. Man kann also recht gut annehmen, daß der Kaiser sich nach einem Kunstwinter in Griechenland zum Beginn des Feldzuges in Ägypten einfinden wollte. Der Winter 67/68 konnte dann die Reise durch Syrien und Kleinasien und die Zusammenkunft mit dem Parther bringen. Im Frühjahr 68 konnte sich daran der albanische Krieg anschließen. So ergibt sich aus dem Datum der Abreise und aus den möglichen Anfangsterminen der beiden Kriegszüge ein vernünftiger Plan, den wir dem Kaiser oder wenigstens seinen Ratgebern mangels eines Gegenbeweises zutrauen müssen. Die militärischen Vorbereitungen waren zu ernst, die Betonung der persönlichen Mitwirkung des Kaisers zu geflissentlich, als daß man die ganze Sache im Sinne Dios und der enttäuschten öffentlichen Meinung für einen Bluff ansehen könnte. Wenn auch vielleicht nicht Nero selbst, so waren doch seine maßgebenden Ratgeber zu ernste Politiker, um ihm eine solche Komödie zu gestatten [6].

Jedenfalls ist der Kaiser Ende September 66 nach dem Osten abgereist. Mit der Führung der Regierungsgeschäfte während seiner Abwesenheit hat er den Freigelassenen Helius beauftragt, der sich als ein

---

[1]) Dio LXIII. 7. 2. [2]) S. o. S. 101. [3]) LXIII. 8. 2.
[4]) CIL. VI. 2046 zum 25. Sept. 66. [5]) S. o. S. 102.
[6]) Die zwingenden Gründe für die Verlängerung des griechischen Aufenthalts werden wir später kennenlernen. S. u. Kap. IV. § 3.

treuer und einsichtiger Verwalter der anvertrauten Macht bewährt hat [1]). Es ist charakteristisch für die Wendung der neronischen Innenpolitik in den letzten Jahren, daß er einen Freigelassenen und einen Griechen als Vertreter zurückgelassen hat. Schon im Jahre 61 hatte er den Freigelassenen Polyclitus in wichtiger politischer Mission nach Britannien entsandt [2]). Die Ernennung des Helius betonte mit aller Schärfe die kaiserliche Auffassung, daß das Reich sein privatrechtliches Eigentum, die Regierung eine häusliche Angelegenheit seines Herrn sei. Und sie enthüllte mit voller Deutlichkeit die Absicht des Kaisers, sich hinfort nicht mehr auf das römische, sondern auf das griechische Element im Reiche zu stützen.

Der Kaiser reiste mit großem Gefolge, in dem sich neben anderen Konsularen auch der bekannte Hofmann und Historiker Cluvius Rufus und der spätere Kaiser Vespasian befanden. Außerdem befand sich in seinem Gefolge der Gardepräfekt Ofonius Tigellinus mit 6000 Prätorianern [3]). Es ist dies das erstemal, daß ein so großer Teil der Garde den Princeps außerhalb Italiens begleitet. Kleinere Gruppen von Prätorianern für Wachtdienst u. dgl. waren schon seit Augustus den Kaisern in die Provinzen gefolgt [4]). Nero selbst hatte bereits die Erkundung des äthiopischen Kriegsschauplatzes durch ein Gardekommando vornehmen lassen [5]). Jetzt hat er eine volle Legion von 6000 Mann herausgezogen und unter der Führung des ihm nahestehenden Präfekten Tigellinus mit in den Krieg genommen.

Der Zweck dieser außergewöhnlichen Maßnahme ist wieder durch das Scheitern der großen orientalischen Unternehmungen verdunkelt worden. Nero hat den größeren Teil der Mannschaften beim Bau des Isthmoskanals beschäftigt, dessen Beginn er mit einer Parade der Prätorianer und mit einer großen Rede gefeiert hat [6]). Der Kanal war kommerziell und militärisch wichtig als Verkürzung des Weges vom Orient nach der Hauptstadt [7]). Einen Rest der Truppe hat er bei seiner über Gebühr ausgedehnten Kunstreise als Claque verwendet [8]). Aber daß der Bau oder gar der Dienst in der Claque der wahre Grund für die außergewöhnliche Stärke der vom Kaiser mitgeführten Gardetruppe gewesen sei, ist sehr unwahrscheinlich.

Der Grund liegt vielmehr in den militärischen Zielen der Reise, die dann nicht zur Durchführung gekommen sind. Die nächstliegende Parallele ist das Vorgehen Domitians im Donaukriege, wo der Kaiser bei eintretender Gefahr persönlich mit der Garde ins Feld gerückt ist und den Gardepräfekten Cornelius Fuscus mit seiner Vertretung in der

---

[1]) S. H. Nero 382. [2]) S. o. S. 20. [3]) Dio LXIII. 12. 3. 13. 1. S. Nero 25.

[4]) Bei Caligulas Rheinexpedition (S. Cal. 43) und bei der britannischen Reise des Claudius (s. Stein in PWRE. 2. I. 1202. Art. Rufrius).

[5]) S. o. S. 41 f.

[6]) Plin. IV. 10. S. Nero 19. Dio LXIII. 16. Phil. v. Apollostr. IV. 24. V. 17.

[7]) Kornemann (Jan. 1. 68) hat den Sinn dieses Kanalbaus als Erster richtig erkannt, wenn auch die durch die Beschränkung seines Themas auf den Südosten nahegelegte Beziehung auf den Weg nach Indien zu eng ist.

[8]) S. Nero 25. Dio LXIII. 8. 3.

Führung des Heeres beauftragt hat [1]). Bei Domitian war es der Mangel an verfügbaren Truppen, der zum Zurückgreifen auf die nicht für den Felddienst bestimmte Garnison Italiens geführt hat.

Bei Nero, der so vielfach sein Vorbild war, können wir einen ähnlichen Zusammenhang erkennen. Der Mangel an Reserven für die großen Unternehmungen im Orient hatte bereits zur Errichtung einer neuen Legion den Anstoß gegeben [2]). Die neue Legion war aus den Italikern genommen, die dem Brauch gemäß nicht zum Dienst an der Grenze gezwungen wurden. Auch die neue Truppe war durch ihren vorläufigen Namen phalanx Alexandri Magni als eine Art von Gardeformation anerkannt [3]). Das Korrelat zu dieser Aushebung einer Legion im Rekrutierungsbezirk der Garde ist offenbar das gleichzeitige Herausziehen einer vollen Legion aus den im Dienst befindlichen Prätorianern. Beide Maßnahmen zusammen bedeuten einen energischen Zugriff auf die in Italien beheimatete Bürgerschaft besten Rechts, die von den vorangehenden Regierungen im nationalen Interesse möglichst geschont worden war. Die weitgespannten Ziele der orientalischen Expansionspolitik waren ohne dies bedenkliche Mittel nicht zu realisieren. Die neue politische Richtung konnte nur mit äußerster Anspannung der Kräfte eingehalten werden.

Die Prätorianerlegion sollte offenbar mit der XV Apollinaris zusammen das äthiopische Expeditionskorps bilden und mit der I Italica, der III Gallica und der V Macedonica vereint Albanien erobern. Diese Verfügung über die Garde zeigt den großen Einfluß des Tigellinus bei den Rüstungen für den letzten Orientkrieg. Der Vorgang ist wohl so zu denken, daß Corbulo und Alexander das Bedürfnis bestimmt haben, während Tigellinus die Art seiner Befriedigung geregelt und beaufsichtigt hat.

3. Der Judenkrieg und die Rüstungen des Jahres 67.

Mitten in die vor dem Abschluß stehenden Vorbereitungen für die orientalischen Eroberungszüge hinein platzte wie eine Bombe die Nachricht von der gescheiterten Strafexpedition des Gallus nach Judaea, die den Kaiser zu Anfang des Jahres 67 in Griechenland erreichte. Cestius Gallus war im Herbst 66 mit der XII Fulminata und je 2000 Mann von seinen anderen Legionen in die unruhige Provinz eingerückt [4]). Das Land war ihm ohne Mühe zugefallen, aber die stark befestigte Hauptstadt Jerusalem hatte er nicht einnehmen können. Ja, er hatte einen sehr verlustreichen Rückzug antreten müssen, auf dem das ganze Gepäck verlorengegangen war [5]). Es war eine arge Schlappe, wenn auch die römische Herrschaft in den angrenzenden Gebieten durch die judenfeindliche Gesinnung der Bevölkerung und durch die noch völlig genügende Defensivkraft der geschlagenen Truppe gesichert war [6]). Aber für die Wiederunterwerfung des zähen Völkchens, das durch den von seinem

---

[1]) S. Dom. 6. S. dazu Filow 45f. [2]) S. o. S. 101f. [3]) Ebd.
[4]) B. J. II. 500. [5]) B. J. II. 540ff. [6]) S. o. S. 99f.

Gotte wider Verhoffen verliehenen Sieg in seinem religiös-nationalen Fanatismus aufs äußerste versteift war, bedurfte man der Kräfte eines vollen konsularischen Heeres. Da man aber angesichts dieser Unruhen im Orient den Grenzschutz am Euphrat nicht weiter schwächen durfte, so konnten die notwendigen Truppen nur aus den für die Orientkriege bereitgestellten Beständen entnommen werden. Durch die Niederlage des Gallus war also die Ausführung der militärischen Pläne, um derentwillen der Kaiser seine Ostreise angetreten hatte, ernstlich in Frage gestellt, zum mindesten stark verzögert [1]).

Der Monarch, der mehr durch diese weiteren Folgen als durch die örtliche Schlappe selbst empfindlich getroffen war, stellte sich auf den Standpunkt, daß der Unfall bei hinreichender Sorgfalt der Verantwortlichen hätte vermieden werden können [2]). Gallus wurde abberufen und hat sich der kaiserlichen Ungnade anscheinend durch einen freiwilligen Tod entzogen [3]). Aber auch Corbulo, der das Bedürfnis an Polizeitruppen für Syrien offenbar zu gering angegeben hatte, wurde zur Verantwortung an den Hof berufen [4]). Im Vertrauen auf seine alten Verdienste um das Reich hat er dem Rufe Folge geleistet. Aber bei der Landung auf dem Isthmos empfing ihn im Frühjahr 67 der Befehl zum Selbstmord, dem er sich nicht entziehen konnte.

Sein Nachfolger wurde T. Flavius Vespasianus, ein erprobter General aus ritterlicher Familie. Josephos, der nach Webers Ausführungen von Vespasians Kommentarien abhängt, bezeichnet das ihm anvertraute Kommando als die *ἡγεμονία τῶν ἐπὶ Συρίας στρατευμάτων* [5]). Weber [6]) sagt mit Recht, daß diese Stelle bei wörtlicher Deutung nur auf den Oberbefehl über den Syriacus exercitus bezogen werden kann. Da aber kurz nach Vespasians Ernennung Licinius Mucianus zum Legaten von Syrien erhoben wird, so nimmt Weber eine ungenaue Wiedergabe der Vorlage durch den jüdischen Ausschreiber an.

Aber Josephos hat vollkommen Recht und ist sogar ausgezeichnet unterrichtet. Denn zwischen den Vorgängern der beiden Männer hatte ja von 62 bis 66 dasselbe Verhältnis bestanden. Corbulo war Führer der einheitlichen Orientarmee, des Syriacus exercitus, Cestius Gallus Statthalter von Syrien und Kommandant eines für Grenzschutz- und Polizeizwecke detachierten Teiles dieser Armee gewesen [7]). Genau entsprechend ist nach unserer Stelle das Verhältnis zwischen Vespasian, dem *ἡγεμὼν τῶν ἐπὶ Συρίας στρατευμάτων*, und dem syrischen Legaten Mucianus zu denken. Und das mangelhafte Einvernehmen zwischen den beiden Männern, von dem uns Tacitus berichtet [8]), beruht offenbar auf der für einen Mann vom Schlage des Mucianus schwer erträglichen Halbheit seiner Stellung als Statthalter der orientalischen Hauptprovinz unter dem militärischen Oberbefehl eines Kollegen. Nur aus diesem Rangverhältnis erklärt sich doch auch die befremdliche Tatsache, daß nicht der glänzende und ehrgeizige Mucianus, sondern der nüchterne

---

[1]) S. Pfitzner 37ff. [2]) B. J. III. 1. 2. [3]) T. h. V. 10.
[4]) S. o. S. 94. [5]) B. J. III. 7. [6]) 113. [7]) S. o. S. 92ff. [8]) h. II. 5.

und hausbackene Vespasian im Jahre 69 nach der Kaiserkrone gegriffen hat.

Auch die Parallelstelle bei Sueton über das Heer Vespasians ist nur dann verständlich, wenn er eine bestehende Provinzialarmee mit Verstärkungen übernommen hat. Nach Sueton erhält er zu seinem Heere noch zwei Legionen hinzu [1]). Da er im jüdischen Krieg überhaupt nur drei Legionen verwendet hat, so ist dieser Ausdruck schief, wenn man von der Annahme ausgeht, daß nur diese Legionen seinem Kommando unterstanden haben. Der amplior exercitus, den er nach Suetons Ausdruck führt, kann nur die verstärkte Orientarmee von sieben Legionen gewesen sein, die Corbulo bis kurz vor seinem Sturz kommandiert hat, und deren illyrische Verstärkungen Vespasian im Jahre 67 nach Judaea hineinführt.

Vespasian ist also der Nachfolger Corbulos in der Generalstatthalterschaft des Orients geworden und hatte wieder das Siebenlegionenheer zu seiner Verfügung. Auch ihm ist wieder ein Legat von Syrien zur Seite gestellt, der mit einer detachierten Gruppe den Grenzschutz am Euphrat und den Ordnungsdienst in Syrien versieht. Das System des Jahres 62 ist also über den Sturz Corbulos hinaus aufrecht geblieben.

Der neue Oberfeldherr bestimmte die V Macedonica von der pontischen Armee und die X Fretensis von der armenischen Grenze, die ihrerseits wohl durch die III Gallica aus Pontos in Melitene abgelöst wurde, für den jüdischen Feldzug. Dazu ließ er noch die XV Apollinaris durch seinen Sohn Titus aus Ägypten heranholen [2]). Die übrigen vier Legionen bildeten das Besatzungsheer des Mucianus, das mit der III Gallica und der VI Ferrata den Euphrat deckte und mit der IV Scythica und der XII Fulminata die Ruhe in Syrien sicherte. Durch diese Neuordnung waren die beiden für den albanischen Feldzug bereitgestellten Legionen und die Elitelegion des äthiopischen Expeditionskorps ihrer bisherigen Bestimmung entzogen.

Aber der Kaiser konnte, nachdem er nun einmal als ein neuer Alexander zur Eroberung des Orients ausgezogen war, nicht mehr nach Rom zurückkehren, ohne die Ostkriege wirklich in Gang gebracht zu haben. Der Feldzug in den Sudan und der Marsch nach den Kaspischen Toren mußte zur Erhaltung des kaiserlichen Prestiges um jeden Preis ermöglicht werden. Hatte der Osten unvorhergesehen drei Legionen beschäftigt, so mußte Europa drei neue Legionen für die so lange geplanten Orientkriege hergeben. Aber weder die Rheinarmee mit ihren sieben Legionen, noch die Donauarmee mit ihren nur fünf Legionen konnten volle Verbände abgeben. Nur in Britannien konnte man eine von den vier Legionen zur Not entbehren. So erhielt im Frühjahr 67 die beste Legion Britanniens, die XIV Martia Victrix, Marschbefehl nach dem Orient. Die beiden anderen fehlenden Legionen wurden durch starke Vexillationen von den drei großen europäischen Heeren er-

[1]) Vesp. 4. [2]) S. o. S. 99 ff.

setzt, die teilweise noch im Herbst 67 ihren Bestimmungsort erreichten [1]).

So ist im Frühjahr 67 ein neues großes Rüstungsprogramm aufgestellt worden, dessen Durchführung die Eröffnung des äthiopischen Feldzuges mit einjähriger Verspätung im Frühjahr 68 ermöglichen sollte [2]). Der Kaiser mußte, durch die Umstände gezwungen, seinen griechischen Aufenthalt um ein Jahr verlängern. Dabei verstrickte er sich immer fester in die Netze der hellenischen Schmeichelei, die ihm eine Künstlerlaufbahn von unerhörtem Glanz vorgaukelte.

Wir müssen nun versuchen, die Stärke der dem Westen entzogenen Truppen und ihre beabsichtigte Verteilung auf die beiden Feldarmeen festzustellen. Gelegentlich der Ermordung Galbas und der Rüstungen Othos gegen Vitellius im Januar 69 gibt uns Tacitus einen Überblick über die damalige Verteilung und die vorangegangenen Schicksale der von Nero für den Orientkrieg bestimmten Westtruppen. Die I Italica war im Frühjahr 68 unter der Führung des Petronius Turpilianus von Italien aus, das sie noch nicht verlassen hatte, gegen Galba ausgezogen, war in Lugdunum zu ihm übergetreten und stand bei seiner Ermordung noch in dieser Stadt, wo der neue Kaiser sie zurückgelassen hatte [3]). Die XIV Martia Victrix stand bei Neros Sturz in Illyrien, von wo aus sie im Juni 68 auf des Kaisers Hilferuf mit den illyrischen Legionen nach Oberitalien kam, und wohin Galba sie alsbald wieder zurückgeschickt hat. Als Otho im folgenden Winter die Donauarmee gegen Vitellius aufrief, stand die XIV Martia Victrix wahrscheinlich mit der XI Claudia in Dalmatien [4]). Auch die Vexillationen des britannischen, germanischen und illyrischen Heeres hatte Nero zu seinem Schutz vom Marsch abberufen. Sie lagen bei Galbas Ermordung noch in Rom [5]).

Tacitus behauptet nun, die numeri electi aus Germanien, Britannien und Illyricum seien von Nero vorangeschickt worden ad claustra Caspiarum et bellum quod in Albanos parabat [6]). Nach dieser Stelle sind die ganzen Vexillationen für den albanischen Krieg bestimmt gewesen. Dem widerspricht aber eine andere Tacitusstelle, nach der die germanischen electi bereits im Herbst 67 in Alexandreia angelangt und im Frühjahr 68 von Nero in anstrengender Seefahrt zum Schutze des Thrones nach Rom zurückgeholt worden waren [7]). Sie verdient mit ihren genauen Einzelangaben unstreitig den Vorzug. Die germanischen Detachements waren also für den äthiopischen Feldzug bestimmt, während für die beiden anderen Gruppen das albanische Marschziel wahrscheinlich bleibt. Die Kommandos der sieben germanischen Legionen sollten am Nil, die der acht britannischen und illyrischen am Kyros eine fehlende Legion ersetzen [8]).

---

[1]) S. u.

[2]) Die zeitliche und sachliche Trennung der beiden Rüstungsperioden stammt von Pfitzner 41, wo aber alles noch recht unklar und phantastisch ist.

[3]) T. h. I. 64. Dio LXIII. 27. [4]) T. h. II. 11. [5]) T. h. I. 6. 31.

[6]) h. I. 6. [7]) h. I. 31.

[8]) Diese Verteilung der Vexillationen ist bisher nocht nicht erkannt.

Die Erkenntnis der Bestimmung der Vexillationen verhilft uns auch zu einem Schluß auf ihre Stärke. In unserer Überlieferung bilden Vexillationen, zu denen jede der beteiligten Legionen 1000 Mann stellte, die Regel [1]). Vereinzelt kommt auch die Grundzahl 2000 vor [2]). Aber in unseren Falle paßt die reguläre Zahl 1000 vorzüglich. Am Nil vertreten 7000 Mann von sieben germanischen Legionen die XV Apollinaris, die in den Judenkrieg gezogen ist. Und am Kaukasus haben 8000 Mann von den acht anderen Legionen des Westens eine analoge Aufgabe. So können wir auf Grund genauer Interpretation zu einem scharfen Ergebnis kommen.

Nachdem die germanischen Detachements im Herbst 67 ihren Bestimmungsort erreicht hatten, konnte im Frühjahr 68 der äthiopische Feldzug eröffnet werden. Die albanischen Rüstungen waren auch diesmal wieder plangemäß um etwa ein Jahr im Rückstand. Beim Ausbruch der Empörung im Westen stand die aus Britannien herangezogene XIV Martia Victrix wahrscheinlich in Dalmatien [3]). Mit ihr werden die britannischen Vexillationen zusammen marschiert sein. Und in dieser westlichsten Provinz Illyriens werden auch die illyrischen Vexillationen zum Heere gestoßen sein [4]). So fehlte bei der in Dalmatien versammelten Armee nur noch die I Italica, die noch auf dem Boden Italiens stand. Aber auch sie befand sich allem Anschein nach bereits auf dem Marsch nach Illyrien, als der Kaiser alle erreichbaren Truppen zum Schutze seines Thrones aufbot. Auf ihrem Marsche gegen Galba war sie bis Lugdunum gelangt, als die dalmatinischen und pannonischen Legionen in Aquileia eintrafen [5]). Das läßt die Annahme plausibel erscheinen, daß der Befehl des Kaisers zum Abmarsch nach Westen sie in Oberitalien erreicht hat. Dort kann sie aber nur auf dem Wege nach Illyrien zur Vereinigung mit den anderen Teilen des albanischen Heeres gewesen sein.

Die neue albanische Armee stand also im Frühjahr 68 vor ihrer definitiven Zusammenstellung in Dalmatien, dessen Statthalter seit einigen Jahren ein ungefährlicher alter Herr von großem Reichtum war [6]). Von hier konnte sie geschlossen bis zum Herbst das pontische Aufmarschgebiet erreichen, um im folgenden Frühjahr zur Offensive bereit zu stehen. So war im Frühjahr 68 nach einjähriger harter Arbeit der Schaden wieder ausgeglichen, den der jüdische Aufstand angerichtet hatte.

In den Ausgang des Jahres 67 oder in den Anfang des Jahres 68 fällt aber noch eine letzte Truppenverschiebung, die in den Kreis der Vorbereitungen für das kaukasische Unternehmen gehört. Sub finem Neronis ist die III Gallica, die Vespasian Anfang 67 nach Melitene auf Grenzwacht gegen Armenien geschickt hatte [7]), zum moesischen Heere versetzt worden. Als sich die loyale Haltung der Arsakiden gegenüber

---

[1]) S. Marquardt 481. [2]) S. o. S. 105. [3]) S. o. S. 108.

[4]) Beide Kontingente standen noch so weit westlich, daß Nero sie schnell nach Rom holen konnte.

[5]) S. o. S. 108. [6]) Pompeius Silvanus (T. h. II. 86).

[7]) S. o. S. 107.

den jüdischen Schwierigkeiten des Reiches erwiesen hatte, konnte man die eine Elitelegion von der Euphratgrenze zurückziehen. Sie war an der unteren Donau dringender nötig, wo die Sarmaten wieder unruhig zu werden begannen [1]), und wo der neue Statthalter von Moesien, der energische Aponius Saturninus, nach Abgabe von 3000 Legionaren für die Besatzung des Bosporanischen Reiches und von 2000 Mann für die Orientarmee bestenfalls noch über 7000 Mann Legionsinfanterie verfügte.

Die Verlegung einer vollen Legion nach Moesien erleichterte aber auch die beabsichtigte Neueinteilung der Provinzen am Schwarzen Meere. Die Einziehung des Bosporanischen Reiches, das von moesischen Legionaren besetzt war, und seine seit dem Jahre 63 vorbereitete Vereinigung mit der großpontischen Provinz [2]) mußte den Übergang der Krimbesatzung in den Befehlsbereich des pontischen Legaten bringen. Die Versetzung der III Gallica nach Moesien sollte offenbar der Grenzwacht an der unteren Donau ihre Mindeststärke von zwei Legionen erhalten, wenn die halbe bosporanische Legion dauernd von ihr abgezweigt wurde. Und wir dürfen wohl annehmen, daß im Austausch eine ganze Legion nach dem Bosporus und in die pontische Armee übertreten sollte.

Damit haben wir den Kreis der Truppenverschiebungen in Neros letztem Jahre ausgeschritten. Zum Schluß gebe ich eine tabellarische Übersicht über die Verteilung der Legionen und Vexillationen nach den Plänen, deren Ausführung beim Sturze Neros im Gange war. Schematische Angaben über die Stärke der einzelnen Armeen, bei denen jede Legion zu 6000 Mann gerechnet ist und nur die Vexillationen von den Westarmeen abgesetzt sind, sollen den Überblick erleichtern. Als Vergleichsmaterial gebe ich die ebenso berechnete vorneronische Zahl.

Provinz:	Legionsnamen:	Neronische Effektivstärke:	Vorneronische Effektivstärke:
Moesia	III Gallica, VII Claudia, VIII Augusta	16000	18000
Dalmatia	XI Claudia	5000	12000
Pannonia	X Gemina, XIII Gemina	10000	12000
Germania sup.	IV Macedonica, XXI Rapax, XXII Primig	15000	18000
Germania inf.	I, V Alaudae, XV Primigenia, XVI	20000	24000
Britannia	II Augusta, IX, XX Victrix	15000	24000
Hispania	VI Victrix	6000	12000
Africa	III Augusta	6000	6000
Aegyptus	III Cyrenaica, XXII Deiotariana, vex. Germ.	19000	12000
Judaea	V Macedonica, X Fretensis, XV Apollinaris	18000	—
Syria	IV Scythica, VI Ferrata, XII Fulminata	18000	24000
Pontus	I Italica, XIV Martia Victrix, vex. Illyr. et Brit.	20000	—

[1]) Noch im Herbst 68 ist der erste Rhoxolaneneinbruch erfolgt (T. h. I. 79).
[2]) S. o. S. 90 f.

Bei Neros Sturz waren somit 75 000 Mann Legionsinfanterie im Orient vorübergehend oder dauernd festgelegt, während an den europäischen Grenzen des Reiches einschließlich der Provinz Africa 93 000 Mann standen. Das bedeutet einen vollkommenen Umsturz der militärischen Verhältnisse. Denn im Jahre 54 lagen nur sechs Legionen mit 36 000 Mann in den Ostprovinzen, während einundzwanzig Legionen mit 126 000 Mann die übrigen Grenzen des Reiches schirmten. Das Ostheer war also auf mehr als die doppelte Stärke gebracht und umfaßte jetzt beinahe die Hälfte der ganzen Armee, während es beim Regierungsantritt Neros nur ein Viertel der Legionsbestände des Reiches enthalten hatte. In diesen trockenen Zahlen spricht sich der grundstürzende Wandel in der Außenpolitik des Reiches besonders deutlich aus.

Schlußbetrachtung.

Im Frühjahr 68 war nach langer, mühevoller Arbeit alles bereit zur Eröffnung des äthiopischen Feldzuges. Man wartete nur noch auf das Eintreffen des Kaisers und seiner Garde in Alexandreia. In diesem entscheidenden Augenblick seines Lebens hat der Mann, der sich als Erbe und Testamentsvollstrecker Alexanders und Cäsars fühlte, kläglich versagt. Seine Kraft hatte ausgereicht, die römische Monarchie auf den Weg des hellenistischen Absolutismus zu führen. Und die Klugheit seiner Minister hatte alles vorbereitet, um der neuen Regierungsweise durch den Nimbus unerhörter Siege Dauer zu verleihen. Aber auf der jahrelangen Triumphreise durch Griechenland war dem Träger der Gewalt und des entscheidenden Entschlusses auch der letzte Rest römischen Ernstes und römischer Pflichttreue verloren gegangen. Er war sich bewußt, daß die Siege im Orient auch ohne seine persönliche Mitwirkung errungen werden würden, und zog es vor, sich weiter in der Heimat der Musen als das musische Genie auf dem Throne feiern zu lassen [1]. Selbst die ersten mahnenden Zeichen des Abfalls im Westen entrissen ihn nicht dem süßen Taumel. Erst als der treue Helius ihn persönlich beschwor, den wankenden Thron mit eigener Hand zu schirmen, hat er sich aufgerafft und ist in die Hauptstadt des entgleitenden Reiches zurückgekehrt.

Aber der Abfall des römischen Westens von dem ganz zum Orientalen gewordenen Erben der Cäsaren war nicht mehr aufzuhalten. Da hat der Nachfahr des Antonius noch einmal sein Heil in dem Lande gesucht, das seinem Ahnherrn zum Verhänguis geworden war. Er hat dem Senat den Verzicht auf das Kaisertum angeboten, wenn man ihn unbehelligt im Besitze Ägyptens lassen wolle [2]. Aber ein Kompromiß war in diesem Kampfe nicht möglich. Und der gestürzte Despot war durch sein zugleich wildes und weichliches Leben zu sehr entnervt, um die geplante Flucht nach dem Lande seiner Wahl ins Werk setzen zu können [3]. Er ist in seinem Versteck eines elenden Todes gestorben.

Mit ihm ist auch die große Orientpolitik, die unter seinem Namen geführt worden ist, ins Grab gesunken. Nach den schweren Erschütterungen des Vierkaiserjahres und der Kämpfe mit den über die

[1] Auf diesen Augenblick paßt der Ausspruch, den Dio LXIII. 8. 1 böswillig auf Neros Ausreise bezieht.

[2] S. Nero 47. [3] Dio LXIII 27. 2.

schutzlosen Grenzen hereingebrochenen Germanen und Sarmaten waren die Kräfte und Mittel des erschöpften und erholungsbedürftigen Reichs zu schwach für die großen orientalischen Eroberungspläne, die bei Neros Sturz im Werke waren. Vespasian mußte sich begnügen, aus den zur Reife gekommenen Orientaktionen der letzten Regierung den größtmöglichen Nutzen zu ziehen.

Die neronische Orientpolitik der 60er Jahre war, wie wir öfter betont haben, nichts anderes als die Rückkehr zu den großen Traditionen des Hellenismus, die auch der absolute Monarch Cäsar kurz vor seinem Ende wiederaufzunehmen im Begriff war. In Indien und Arabien war Nero der Testamentsvollstrecker Alexanders und der großen Ptolemaeer [1]: Am Kaspischen Meere ist er in die Fußtapfen des ersten Seleukos getreten [2]. Die Eingliederung des verkleinerten Partherreichs in die römische Machtsphäre, die sich aus den nordöstlichen Unternehmungen ergeben sollte, versprach die Ausführung der letzten Pläne Cäsars [3].

Diese scharfe Abwendung von der römisch und daher westlich orientierten Außenpolitik des Augustus und seiner nächsten Nachfolger hat ihren Anstoß erhalten durch den völligen Zusammenbruch der orientalischen Stellung des Reichs, der durch die Vernachlässigung der Ostfragen unter Claudius herbeigeführt worden war [4]. Erst bei der Behandlung des akuten armenischen Problems haben die Ratgeber Neros bemerkt, wie günstige Anknüpfungspunkte für eine expansive Ostpolitik die Lage im ferneren Iran bot. Diese günstige Gelegenheit zu einer beispiellosen Machterweiterung des Reiches durch den Abschluß des hyrkanischen Bündnisses entschlossen ausgenützt zu haben, ist wohl noch das Verdienst der beiden großen Minister des jungen Nero, Burrus und Seneca [5].

Aber der unerhörte Nachdruck, mit dem die Wege Alexanders in den 60er Jahren verfolgt worden sind, die völlige Hintansetzung der Interessen des Westens, wie sie sich in den Truppenverschiebungen der Jahre 67/68 zeigt [6], steht zweifellos im Zusammenhang mit der Wendnng vom augusteischen Prinzipat zum cäsarisch-hellenistischen Absolutismus, die sich nach Senecas Sturz im Jahre 62 vollzogen hat. Das absolute Regiment des späteren Nero mußte sich gegen Römertum und Nobilität auf das griechische Element im Osten stützen und seine Interessen in den Vordergrund schieben. Auch konnte nur der Glanz auswärtiger Erfolge, nur die Eroberung des Ostens dem neuen Regime Dauer verleihen. Deshalb war der Aufschub, den der Judenkrieg erzwang, von so katastrophaler Bedeutung und ist an den Verantwortlichen so schwer geahndet worden [7]. Von der langen Untätigkeit des Kaisers in Griechenland ist denn auch die Empörung gegen ihn und sein Sturz ausgegangen.

Vespasian konnte abgesehen von der Erholungsbedürftigkeit des Reiches gerade als Träger der Reaktion des Westens gegen Neros

---

[1]) S. Kornemann, Klio XVI. 81 ff. [2]) S. o. S. 81 f.
[3]) S. o. S. 35 ff. [4]) S. o. S. 2 f. [5]) S. o. S. 37 f.
[6]) S. o. S. 104 ff. [7]) S. o. S. 105.

hellenistische Ideen seine expansive Orientpolitik, die das Gewicht der griechischen Teile des Reiches immer mehr steigern mußte, nicht fortsetzen. Er hat sich damit begnügt, da zu ernten, wo Neros Saat aufzugehen begann. So ist unter den Flaviern der von Nero angebahnte Seeverkehr mit Indien ins Große gewachsen [1]. So hat Domitian dem armenischen Lehenskönig Tiridates einen Nachfolger aus dem Hause der Arsakiden gegeben [2]. Aber das hyrkanische Bündnis ist verschollen. Und die parthische Freundschaft wurde nur so weit gepflegt, als es ohne besondere Anstrengung ging. Vespasian hat es abgelehnt, dem Großkönig ein Heer unter der Führung eines kaiserlichen Prinzen gegen die Alanen zu Hilfe zu schicken [3]. Die militärische Sicherung der armenischen Vasallentreue, die Nero in der Unterwerfung Albaniens gesucht hatte, hat er in der Schaffung der neuen kappadokisch-pontischen Großprovinz gefunden, die mit zwei Legionen in den Lagern von Melitene und Sattala die armenische Nord- und Westgrenze bewachte [4]. Mit der dauernden Verstärkung der Orientarmee auf sieben Legionen hat Vespasian die Umstellung der Orientpolitik in die defensive Richtung bezahlt.

Erst Traian hat am Ende eines Lebens voller Kriege und Siege wieder die Freiheit zu einer großen Orientpolitik gewonnen. Ein parthischer Bruch des Vertrages über Armenien hat ihn auf den Plan gerufen. Im Jahre 115 hat er die Eroberung des Partherreiches mit voller Energie in Angriff genommen. Er hat nach dem Siege Armenien, Mesopotamien und das assyrische Zentrum des parthischen Zwischenhandels annektiert, das Partherreich als Vasallenstaat in Großmedien fortbestehen lassen. Aber die Entwicklung ist über seine Pläne hinweggegangen. Der Versuch, an iranische Herrschaftsmethoden gewöhnte Länder als römische Provinzen zu verwalten, war zum Scheitern verurteilt.

Aber daß der politische Meister Traian keinen anderen Weg zu weisen wußte, zeigt uns blitzartig die Lage. Die günstige Konstellation, auf der Nero seine Pläne aufgebaut hatte, war unwiederbringlich verloren. Die Hyrkaner waren nicht mehr die Verbündeten der Römer im Kampfe mit den Parthern. Nur die Gewalt der Eroberung konnte noch einen letzten Versuch machen, das Versäumte nachzuholen. Hadrian hat diese verspätete und darum aussichtslose Unternehmung alsbald nach seinem Regierungsantritt abgebaut. Das Partherreich ist der große Nachbar und Rivale des römischen Reiches geblieben, bis es dem stärkeren stammverwandten Staate der Sassaniden zum Opfer gefallen ist.

---

[1] S. o. S. 53 f. [2] S. J. Marquart, ZDMG. 49. 648 ff.
[3] S. o. S. 34. [4] S. o. S. 90.

Namen- und Sachregister.

Druck von Oskar Bonde, Altenburg, Thür.



